



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 146 • NUMÉRO 214 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 26 février 2013

—
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

(La table des matières quotidienne des délibérations se trouve
à la fin du présent numéro.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 26 février 2013

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

LOI SUR LA TRANSPARENCE DES PAIEMENTS VERSÉS À DES GOUVERNEMENTS ÉTRANGERS PAR LES SOCIÉTÉS MINIÈRES, PÉTROLIÈRES ET GAZIÈRES

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-474, Loi visant à favoriser la transparence financière, le renforcement de la responsabilité et la viabilité économique à long terme par la publication des paiements versés à des gouvernements étrangers par les sociétés minières, pétrolières et gazières.

— Monsieur le Président, je vous remercie d'avoir pris le temps de lire le très long titre du projet de loi. À défaut d'un meilleur titre, nous appelons cette mesure le projet de loi anti-secret, parce qu'il vise à faire la lumière sur la question des paiements obscurs qui se font dans certaines transactions concernant l'obtention et la conservation de permis d'exploitation.

Il faut situer le projet de loi dans le contexte d'un effort mondial pour lutter contre des pratiques odieuses auxquelles les sociétés minières se trouvent mêlées. Les États-Unis, notamment, ont adopté une mesure appelée l'amendement Cardin-Lugar, qui se fonde sur le projet de loi Dodd-Frank et oblige les sociétés concernées à révéler ces paiements à la Securities and Exchange Commission sous peine d'être rayées de la liste des sociétés inscrites aux bourses américaines.

Le Royaume-Uni, l'Union européenne et l'Australie, entre autres, s'emploient à participer à cet effort international. Le projet de loi s'inscrit donc dans le cadre d'une initiative mondiale pour éliminer les échappatoires et mettre un frein aux pratiques de ce genre.

J'ai hâte que nous entamions le débat et j'espère obtenir l'appui de mes collègues.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ET DOCUMENTS ÉLECTRONIQUES

Mme Charmaine Borg (Terrebonne—Blainville, NPD) demande à présenter le projet de loi C-475, Loi modifiant la Loi sur la

protection des renseignements personnels et documents électroniques (pouvoir de rendre des ordonnances).

— Monsieur le Président, ces dernières années, les Canadiens ont pu constater le programme des conservateurs en matière de protection des renseignements personnels: la présentation de projets de loi sur l'espionnage en ligne et l'immobilisme en ce qui concerne les atteintes à la protection des données.

[Français]

Aujourd'hui, je présente la vision néo-démocrate de la protection des renseignements personnels. Je présente un projet de loi qui encouragera le respect de nos lois canadiennes et garantira que, lorsqu'il y aura une atteinte aux données personnelles, les individus en seront bien avertis.

[Traduction]

À une époque où le numérique est de plus en plus présent dans leur vie, les Canadiens ne peuvent plus se permettre d'attendre que le gouvernement modernise les lois désuètes en matière de protection des renseignements personnels. L'inaction politique accentue le risque d'atteintes à la protection des renseignements personnels en ligne de millions de Canadiens, y compris des enfants et des aînés.

[Français]

Les Canadiens et les Québécois devraient se sentir en parfaite sécurité lorsqu'ils utilisent les nouvelles technologies numériques. Il est temps d'encourager la pleine participation à l'économie numérique en donnant confiance aux internautes qui mettent leurs données personnelles en ligne.

[Traduction]

Mon projet de loi propose des mesures de protection positives et équilibrées qui sont nécessaires à l'ère du numérique.

[Français]

J'espère que tous les députés de la Chambre voteront en faveur de ce projet de loi essentiel, afin que la vie privée des leurs concitoyens, de leurs enfants et de leurs parents soit bien protégée.

(Les motions sont réputées adoptées, le projet de loi est lu pour la première fois et imprimé.)

* * *

[Traduction]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

*Travaux des subsides***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES**MOTION DE L'OPPOSITION — LE PLAN FÉDÉRAL POUR LES INFRASTRUCTURES****Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD)** propose:

Cette Chambre demande au gouvernement de s'engager, dans son Budget 2013, à établir un plan fédéral en infrastructures prévisible, transparent et à long terme, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, tel que recommandé par la Fédération canadienne des municipalités et la Chambre de commerce du Canada, afin de: a) améliorer le faible taux de productivité du Canada; b) réduire la durée des déplacements quotidiens; c) réparer les infrastructures canadiennes en état de détérioration.

— Monsieur le Président, partout au Canada, c'est maintenant un luxe de pouvoir arriver à l'heure au travail. Il est de plus en plus difficile d'arriver à temps à cause des embouteillages et des transports en commun surchargés. D'un bout à l'autre du pays, les gens qui font la navette pour aller travailler disent tous la même chose.

À Toronto, on voit des employés de bureau furieux de devoir attendre par temps froid le prochain tramway parce que celui qui vient de passer est bondé. Et lorsqu'ils peuvent entrer dans un véhicule, ils doivent s'entasser comme des sardines. Dans certaines banlieues de Vancouver, on voit des mères impatientes qui doivent attendre longtemps qu'un autobus arrive pour pouvoir reconduire leurs enfants à l'école. À Montréal, on voit des étudiants frustrés d'être en retard à leurs cours ou au travail à cause des retards et des pannes du réseau de métro, qui est désuet.

À Toronto, le temps de déplacement moyen s'élève maintenant à 82 minutes par jour, ce qui est bien pire qu'à New York et Los Angeles. Et Vancouver et Montréal ne s'en tirent pas beaucoup mieux. Cette période de 82 minutes dépasse le temps que la plupart des parents peuvent passer, le soir, à jouer et à lire avec leurs enfants. Ce temps de déplacement fait en sorte que certains couples d'honnêtes travailleurs ne peuvent pas prendre le repas du soir ensemble et que les étudiants ont moins de temps pour étudier et se préparer.

La congestion routière coûte 10 milliards de dollars par année à l'économie canadienne, dont 6 milliards de dollars dans la seule région du Grand Toronto. Ce montant de 10 milliards de dollars est supérieur au PIB des trois territoires et de l'Île-du-Prince-Édouard combiné. En fait, il est plus élevé que le budget de six provinces. C'est énorme. La congestion et les embouteillages nous font perdre 10 milliards de dollars chaque année.

Pour les entreprises, cela représente une baisse de productivité et de compétitivité par rapport à leurs concurrentes américaines. Au bout du compte, cela signifie moins d'emplois: 26 000 emplois de moins dans la seule région du Grand Toronto. Pour les parents, cela veut dire moins de temps à voir grandir leurs enfants. Pour tous les ordres de gouvernement, cela se traduit par une diminution des recettes fiscales. Bref, la congestion routière est un problème qu'on ne peut plus se permettre.

Les problèmes du Canada en matière d'infrastructures ne se limitent pas au manque de transport en commun et à l'allongement du temps de déplacement. Une route sur cinq est en mauvais ou en très mauvais état. On parle ici de nids de poule et de crevasses de la taille d'une voiture, ici-même à Ottawa, qui endommagent la suspension des voitures. Les viaducs et les ponts à Montréal et à Toronto sont de moins en moins sûrs. Des morceaux de béton se sont

détachés de la voie rapide Gardiner à six ou sept reprises cette année seulement et sont tombés là où circulent des piétons et des voitures.

Il y a également 200 localités qui ont des problèmes d'eaux stagnantes. L'eau semble troublée ou a un drôle de goût ou d'odeur. Dans la moitié de ces localités, il faut la bouillir avant de la boire sous peine d'être malade. Peut-on imaginer une situation plus déplorable dans un pays qui a les plus importantes réserves en eau potable de la planète, alors que l'accès à l'eau potable est un droit de la personne?

Nous avons des réseaux d'aqueduc insalubres et nous ne pouvons plus nous permettre les problèmes posés par les ponts et les routes. Il ne s'agit pas de cas isolés. Partout au pays, des collectivités doivent composer avec un manque de transport en commun, des routes truffées de nid-de-poule et des problèmes d'eau non potable. Elles demandent de l'aide fédérale. Elles réclament un plan fédéral à long terme en matière d'infrastructures, et elles ne sont pas les seules. La Fédération canadienne des municipalités, qui représente plus de 2 000 dirigeants municipaux, demande de prévoir un plan à long terme en matière d'infrastructures dans le budget fédéral de 2013, et c'est le même son de cloche du côté de la Canada West Foundation, de la Chambre de commerce du Canada, de l'Association canadienne du transport urbain, d'Ingénieurs Canada et de l'Association canadienne de la construction.

● (1010)

D'un océan à l'autre, les syndicats, les organismes et les élus municipaux réclament tous la même chose: un plan en infrastructures prévisible, transparent et à long terme.

Pourquoi le ministre des Transports fait-il la sourde oreille aux maires et aux conseillers municipaux? Pourquoi les conservateurs tourment-ils le dos aux navetteurs et aux familles de travailleurs? Pourquoi le ministre refuse-t-il de m'accompagner dans le métro de Toronto à l'heure de pointe afin de voir de ses propres yeux les trains bondés et les usagers laissés en rade sur les plateformes et de partager la frustration et la colère que suscite le temps ainsi perdu?

Comme c'est étrange: hier soir, avant même le débat d'aujourd'hui, le ministre a déclaré qu'il voterait contre ma motion, une motion dont il n'avait pas pris connaissance. Sans le moindre débat, il a dit non. Sans prêter l'oreille aux Canadiens, il a dit non. Sans écouter les parlementaires, il a dit non. Visiblement, il se moque de la Chambre des communes.

Je peux toujours essayer d'en deviner la raison. C'est peut-être parce que les conservateurs préfèrent octroyer le financement sur une base ponctuelle, ce qui exaspère les villes, car elles ont besoin d'un financement prévisible. C'est peut-être parce que les conservateurs aiment mieux poser régulièrement pour la galerie qu'avoir un plan sur 20 ans qui permettrait aux administrations municipales de planifier leurs activités à long terme. C'est peut-être parce qu'ils veulent remettre des chèques géants pour récompenser leurs petits amis. C'est peut-être parce que les conservateurs ont peur qu'une répartition équitable assortie de critères objectifs de financement et d'évaluation de la réussite les empêche d'appuyer leurs décisions sur des considérations partisans. Elle est peut-être là, la raison.

Le Fonds Chantiers Canada a été trop imprévisible et a trop servi des intérêts partisans pour vraiment aider les municipalités, qui accusent maintenant un déficit d'infrastructures de 171 milliards de dollars. Cette somme énorme pèse sur les épaules de ceux qui paient des impôts fonciers. Quelqu'un doit payer: la question est de savoir qui. Ceux qui paient sont les payeurs d'impôts fonciers, des gens à revenu fixe, des aînés, qui n'ont pas vraiment les moyens de payer bien davantage. Ce sont eux qui doivent assumer la responsabilité de cet énorme déficit de 171 milliards de dollars. Voilà pourquoi les municipalités réclament un plan de financement prévisible, transparent et à long terme. Elles en ont assez d'un système de subventions qui s'apparente à une loterie. Elles demandent que les transferts soient prévisibles et fondés sur le mérite.

Il suffit que le gouvernement fédéral écoute les collectivités d'un bout à l'autre du Canada, qui réclament la même chose depuis bien des années. Elles réclament la mise en place d'un plan qui prévoit un soutien assuré pendant au moins 20 ans, non pas un cycle de financement de deux ans. Voilà combien de temps il faut pour élaborer, mettre à exécution et entretenir un programme d'infrastructures à long terme, qu'il s'agisse de transport en commun, du réseau routier ou d'eau potable.

Nos municipalités ont besoin d'un financement prévisible, alloué de manière non partisane, au prorata du nombre d'habitants, comme ce qui se fait actuellement avec les recettes de la taxe sur l'essence. Elles ont besoin d'un plan qui prévoit une augmentation du financement en fonction de facteurs apolitiques, comme les prévisions en matière d'économie, de croissance démographique et d'augmentation du nombre d'usagers. Il leur faut un plan qui établisse des critères et des objectifs précis, comme la réduction de certains temps de déplacement. Nous savons que ce qui est mesurable est gérable, donne des résultats et est réalisable. Les municipalités ont besoin d'un plan fondé sur le partenariat entre les ordres de gouvernement de manière à ce que les fonds puissent être alloués aux gouvernements provinciaux, aux administrations municipales et au secteur privé. Les municipalités et les entreprises ont besoin d'un plan qui favorise l'innovation, l'efficacité et la durabilité afin de rendre nos systèmes de transports en commun plus verts et d'exploiter le potentiel créatif du Canada.

Nous espérons que les députés d'en face se prononceront en faveur d'une meilleure qualité de vie, d'une économie plus forte et de ce plan fédéral en infrastructures à long terme pour que nous puissions remettre le Canada sur les rails.

• (1015)

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier ma collègue de Trinity—Spadina de son incroyable leadership en la matière.

Dans les derniers mois, on a rencontré ensemble des dizaines de représentants des municipalités des quatre coins du Canada, et on n'en a trouvé aucun qui s'oppose à la motion déposée ce matin par ma collègue. Il semble y avoir une vaste unanimité, ce qui est beaucoup plus large qu'un consensus. Il semblerait qu'il y ait de 150 à 200 personnes qui s'apprentent à voter contre et que ce soit les conservateurs d'en face.

Ma lecture est-elle bonne? Ma collègue a-t-elle trouvé ne serait-ce qu'un organisme qui aurait un bémol à mettre sur cette motion, ou ma lecture est-elle réelle et il y a vraiment consensus et unanimité autour de ce qu'on doit faire en matière d'infrastructure au Canada?

Travaux des subsides

[Traduction]

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, c'est une bonne question. Non. D'un bout à l'autre du Canada, il n'y a pas un seul organisme ou une seule municipalité et il n'y a pas un seul gouvernement ou une seule administration qui a dit préférer un système de subventions imprévisible. Tous veulent un financement prévisible à long terme. Ils veulent un transfert de fonds qui leur permettrait de réduire la durée des déplacements quotidiens. Quand ils commencent à construire un métro, ils ont besoin de savoir que, dans trois, cinq ou même dix ans, des stations pourront y être ajoutées.

Prenez par exemple ce qui est arrivé à Toronto. La ville a fait des travaux d'excavation sur l'avenue Eglinton dans le but de construire une station de métro. Se retrouvant à court d'argent, elle a dû faire remplir le trou, gaspillant des millions de dollars. Maintenant, la ville pense qu'elle aura peut-être de l'argent et elle a repris les travaux d'excavation. Je ne blague pas. C'est vrai. Vous n'avez qu'à aller voir sur l'avenue Eglinton à Toronto. Des millions de dollars sont gaspillés. On a perdu au moins 15 ans. Pendant ce temps, les usagers doivent attendre longtemps le métro et voyager serrés comme des sardines.

Cela ne se passe pas uniquement dans les grandes villes, mais aussi dans les petites villes et les municipalités rurales. Par exemple, les municipalités rurales de l'Ontario se sont réunies hier et se rencontreront aujourd'hui et demain pour discuter d'infrastructures, de routes et d'eau potable. Toutes les organisations, qu'il s'agisse de groupements de gens d'affaires, de chambres de commerce, de fondations, d'entreprises de construction ou d'Ingénieurs Canada, ont tenu le même discours. Elles veulent que le gouvernement fédéral ait un plan d'infrastructures à long terme qui soit prévisible et transparent.

• (1020)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il est important que nous reconnaissons qu'il existe un énorme déficit infrastructurel au Canada. Les municipalités canadiennes ont d'immenses besoins. Il faut absolument qu'elles possèdent les ressources nécessaires pour mener à bien certains de leurs projets, que ce soit la réparation de routes ou la mise en place d'un réseau de transport rapide. Le gouvernement fédéral a accès à des sources de fonds beaucoup plus importantes qui pourraient faciliter la construction de ces infrastructures.

Ma question porte sur l'importance pour le gouvernement du Canada de reconnaître qu'il doit contribuer à l'édification du pays, que cela lui plaise ou non, en investissant dans les infrastructures, surtout à l'époque actuelle où le déficit infrastructurel et la performance économique suscitent beaucoup de préoccupations.

Deux choix s'offrent au gouvernement. Il pourrait soit améliorer le climat économique, soit construire les infrastructures requises.

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, il n'y a véritablement qu'un seul contribuable. Pour chaque dollar qu'il paie en impôt, 8 ¢ sont remis aux municipalités. Pourtant, les municipalités doivent s'occuper de 60 % des projets d'infrastructure au Canada, c'est-à-dire six projets sur dix. Elles en sont incapables.

Travaux des subsides

Le gouvernement fédéral, quant à lui, reçoit 45 ¢ pour chaque dollar payé en impôt par le contribuable, c'est-à-dire presque la moitié de cet argent. Nous ne pouvons pas le laisser se soustraire à ses responsabilités. Le gouvernement fédéral perçoit les impôts. Le moins qu'il puisse faire serait de transférer aux municipalités une partie de cet argent pour qu'elles puissent réparer les infrastructures en état de détérioration dont elles sont responsables. Elles ont besoin de 171 milliards de dollars. C'est la somme du déficit des infrastructures gérées par les municipalités.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, je me sens privilégié de prendre la parole ce matin sur cette motion, puisque c'est l'ensemble des citoyens de ma circonscription, des citoyens du Québec et du Canada qui est directement touché. En effet, les infrastructures affectent notre quotidien pour le meilleur ou pour le pire, et depuis des années, pour le pire.

D'ailleurs, depuis des années, les études et les rapports se multiplient partout au pays et les résultats vont tous dans le même sens. Les analystes en arrivent aux mêmes conclusions: il est temps d'accroître nos investissements dans les infrastructures et de mettre en place des programmes qui permettent aux municipalités de planifier à long terme leurs programmes d'investissements.

C'est exactement ce que demande la motion du NPD aujourd'hui, et comme l'a remarquablement exposé ma collègue, la députée de Trinity—Spadina, cette motion comprend trois demandes principales. Elle vise à améliorer le faible taux de productivité du Canada, à réduire la durée des déplacements quotidiens et, finalement, à réparer les infrastructures canadiennes dont l'état de dégradation varie de bon, à passable ou médiocre.

La chose absolument magnifique avec ces trois demandes, c'est qu'en oeuvrant sur les infrastructures, on permet à ces trois points de progresser en même temps.

Comme on peut le constater, ces demandes sont précises. Elles soulèvent à la fois des préoccupations économiques, mais aussi des enjeux très proches de la vie quotidienne de millions de Canadiens, comme l'enjeu concernant la durée des déplacements.

Enfin, chacun d'entre nous est concerné lorsqu'il s'agit du financement de nos infrastructures municipales, par exemple. Il est question de la qualité de l'eau que nous buvons, de l'accès et de l'utilisation des aéroports ou des installations énergétiques.

Les Canadiens attendent des gestes concrets et majeurs du gouvernement conservateur relativement aux infrastructures. Je dis bien « leurs infrastructures », car l'état des routes, celui des aqueducs et des ponts ainsi que la fluidité du transport en commun sont des sujets qui appartiennent à tous les Canadiens et qui les concernent tous. Il est de la responsabilité du gouvernement de répondre rapidement à leurs attentes. Les Canadiens ont bien compris qu'il est temps d'investir massivement et à long terme dans ce qui garantit le bon fonctionnement du pays.

Qu'est-ce que le gouvernement fédéral peut faire, ou plutôt, qu'est-ce que le gouvernement conservateur ne fait pas et qu'il devrait faire?

Comme le titrait si bien un article récent du journal *Le Devoir*, « Le «déficit d'infrastructures» continue de se creuser » au Canada. Concrètement, qu'est-ce que cela veut dire?

Il est indéniable que la part du fédéral dans les infrastructures est de plus en plus maigre. Le sous-investissement ne date pas d'hier, mais rien n'est fait aujourd'hui pour rattraper notre retard sur les autres pays. Si rien n'est fait, la facture va grossir à mesure que nos

ponts, nos routes et nos aqueducs vieilliront et tomberont en morceaux. Malheureusement, ça arrive!

En 1980, la valeur des infrastructures publiques équivalait à 30 % du PIB. Aujourd'hui, la valeur n'est plus que de 22 % de ce même PIB. Cela signifie que nos infrastructures vieillissent, qu'elles vieillissent mal et que leur valeur baisse alors que la population du pays augmente et que les besoins croissent de plus en plus. Un pays moderne et compétitif ne peut se permettre de laisser tomber ses infrastructures.

Pour maintenir un niveau acceptable, il faudrait un effort régulier de près de 3 % du PIB en investissements annuels. Il est urgent que le gouvernement agisse.

Le fédéral réduit donc sa part dans les investissements. Il est actuellement sous la barre des 15 %. Ce n'est pas que les infrastructures coûtent aujourd'hui moins cher qu'autrefois, bien au contraire. Dire cela tombe sous le sens.

Le gouvernement fédéral laisse aux municipalités le fardeau de la facture. Ces dernières ont la charge de 52 % des infrastructures, les provinces autour de 35 %. La question ne concerne pas seulement un transfert de charges ou de dettes du fédéral au municipal, mais le problème est beaucoup plus complexe. Les municipalités n'ont simplement pas les moyens ni les leviers fiscaux pour assumer seules cette énorme charge. Sans l'engagement du gouvernement fédéral, nos infrastructures ne pourront pas être remises à neuf et très peu de municipalités auront les moyens d'investir dans le Canada de demain.

• (1025)

Depuis de longs mois, le gouvernement fédéral mène des consultations auprès de plus de 200 représentants des municipalités, des provinces et des territoires. Depuis plusieurs mois, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités annonce un plan durable. Lors de son allocution présentée devant le Conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités en novembre 2012, le ministre a dit ceci:

Nous sommes tous d'accord sur le fait que le Canada a besoin d'un plan durable pour les investissements dans les infrastructures publiques, afin de remplacer le plan Chantiers Canada en 2014. Il s'agira d'un plan pour de nombreuses années à venir.

Depuis, il n'y a eu aucun remaniement ministériel et c'est le même ministre qui s'apprête à voter contre la motion que ma collègue dépose ce matin. J'étais pourtant heureux à l'époque d'entendre cette déclaration, mais j'aimerais maintenant voir le ministre passer de la parole aux actes. Un plan à long terme est justement ce que demandent les municipalités et le NPD, mais le ministre n'a jamais voulu préciser ce qu'il voulait dire par « long terme ». Il semblerait que trois ans, quatre ans ou cinq ans puisse être du long terme. C'est peut-être 10 ans ou 15 ans, mais personne ne le sait.

La position du NPD est claire: nous pensons qu'un plan de 20 ans donnerait les moyens aux municipalités de véritablement prévoir leurs investissements et assurerait aux citoyens et aux générations à venir les services nécessaires au simple fonctionnement des collectivités. Si gouverner c'est prévoir — je pense que c'est Clemenceau qui disait ça, mais je le dis sous toutes réserves —, alors prévoyons dès maintenant, si, toutefois, le gouvernement a vraiment le goût de gouverner pour l'ensemble des Canadiens.

Il est toujours facile de réduire les budgets consacrés aux infrastructures pour arriver plus vite à l'équilibre budgétaire, mais les études économiques montrent que les répercussions de telles compressions ou d'un sous-financement temporaire sont dramatiques pour les générations suivantes. Ce seront nos enfants qui devront assumer la vision à court terme des conservateurs, comme si on n'avait pas déjà à assumer le fait qu'en matière écologique, on est en train de laisser dans le sac à dos des générations qui suivent un bilan et une catastrophe qui seront difficiles à surmonter. Or on s'apprête à faire le même coup aux générations qui suivent sur le plan économique.

Les études montrent clairement que les programmes gouvernementaux sur les infrastructures des municipalités ont eu des répercussions très importantes sur le ralentissement de la croissance du déficit à partir de 2008. Ces programmes sont efficaces. Il faut poursuivre ces efforts sur une plus longue période. Le gouvernement fédéral doit s'engager à mettre en place un plan de financement d'infrastructures prévisible, stable et à long terme.

Une approche de financement ponctuel fait en sorte que des projets à long terme, comme ceux de transport en commun, ne sont pas admissibles au financement. Des examens périodiques sont requis pour assurer l'atteinte des cibles et faire les réajustements de financement. Au Québec, les municipalités assument déjà la grande majorité de la charge financière des dépenses d'infrastructures municipales sans aucun retour fiscal. Pour sa part, le gouvernement fédéral récupère près de 30 % de ses investissements en retours fiscaux, ce qui montre bien le levier économique important et imposant dont dispose le gouvernement. Dans un tel contexte, il est évident que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle actif et s'engager à pérenniser les programmes existants.

Depuis cinq ans, le NPD demande la création d'un programme permanent d'infrastructures afin d'éliminer ce déficit plutôt que de refiler la responsabilité du problème aux administrations locales.

Le temps fuyant à une vitesse folle, je terminerai en disant à mes collègues que le gouvernement fédéral doit agir dès maintenant. Étant donné que le Fonds Chantiers Canada vient à échéance en 2014 et que de toute façon les enveloppes sont déjà vides, les municipalités canadiennes ont besoin de savoir maintenant à quoi s'en tenir pour être en mesure d'établir une planification serrée et efficace. Puisque 11 000 emplois sont créés pour chaque tranche de 1 milliard de dollars investie dans les infrastructures, la croissance de l'emploi et la productivité économique reposent donc en partie sur le financement du gouvernement fédéral. Le Canada ne peut se permettre de faire fi de cette occasion de croissance.

Au NPD, nous avons entendu les représentants de l'UMQ, de la FQM, de la FCM, des chambres de commerce, du Toronto Board of Trade, de l'Association canadienne du transport urbain, de l'Ingénieurs Canada, et j'en passe, et tous s'entendent pour dire que le temps est venu de rattraper le retard accumulé dans l'entretien de nos infrastructures.

• (1030)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, j'aimerais souligner l'importance des investissements dans les infrastructures. Pour établir des projets à long terme, les municipalités doivent avoir une idée des fonds qu'elles peuvent s'attendre à recevoir.

Prenons l'exemple d'une municipalité comme Winnipeg, qui a souvent des projets d'investissement quinquennaux. Lorsqu'elle

Travaux des subsides

planifie de tels projets, la municipalité doit tenir compte de l'argent qu'elle peut s'attendre à recevoir des divers ordres de gouvernement.

C'est l'une des raisons pour lesquelles nous croyons qu'il est important d'établir un montant concret qui permettrait aux administrations municipales de planifier leurs projets d'infrastructures et de déterminer le type de programmes qu'elles aimeraient finalement élaborer ou mettre en place. Il s'agit, en quelque sorte, d'établir un budget sur plusieurs années.

Le député voudrait-il nous dire ce qu'il pense des avantages que présente cette planification ou cette élaboration de budgets sur plusieurs années, grâce à laquelle les municipalités de l'ensemble du pays savent qu'elles pourront désormais compter sur ce genre de financement, ce qui leur permettrait de planifier, à long terme, des programmes d'investissement dans les infrastructures plus coûteux?

• (1035)

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. La réponse est très simple: cela permet de faire des choix intelligents.

À partir du moment où on aura un programme de financement des infrastructures stable, à long terme et récurrent, on pourra faire des choix en fonction de l'enveloppe budgétaire. Si je dispose d'une certaine enveloppe financière étalée sur les 20 prochaines années, je pourrai mettre en place des projets plus coûteux, par exemple.

Par contre, une gestion des réfections d'infrastructures à court terme implique que je doive choisir mes projets en fonction de l'enveloppe budgétaire allouée à une, à deux ou à trois années.

Je ne m'engagerai peut-être pas, et je n'engagerai pas ma collectivité, dans des dépenses plus onéreuses, mais tout aussi nécessaires. Toutefois, si j'avais les moyens de prévoir à plus long terme, je pourrais le faire.

L'élément essentiel qu'il faut changer dans l'approche du gouvernement, c'est qu'il faut voir les sommes investies dans la réfection des infrastructures non pas comme une dépense, mais bien comme un investissement. À partir du moment où on accepte de regarder le problème par cette lunette, l'angle change totalement — je le jure.

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Trois-Rivières et ma collègue de Trinity — Spadina.

Cette motion est essentielle pour le Canada. Je suis extrêmement surprise d'entendre les gens d'en face, le gouvernement, dire qu'ils s'y opposeront, alors que le problème sévit dans chacune de nos municipalités.

Au cours des trois dernières semaines, deux artères principales du secteur Gatineau, là où est situé mon comté, ont été complètement fermées à la circulation. Il s'agit du boulevard La Vérendrye et de l'avenue Gatineau. Il y avait des bris majeurs et des trous inimaginables qui ressemblaient à des cratères. Les besoins sont criants. Gatineau n'est pas différente des autres municipalités canadiennes. Depuis plus de 10 ans, j'entends le leitmotiv de l'Association des ingénieurs-conseils du Canada et de plein de groupes. Ils nous disent de faire quelque chose, parce que des problèmes d'infrastructure majeurs vont créer énormément de problèmes et vont coûter cher à la population canadienne.

Je demande au député de Trois-Rivières sur quelle base les conservateurs ferment-ils la porte aux municipalités canadiennes. Je ne comprends pas.

Travaux des subsides

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, pour l'instant, on sait que le ministre s'y opposera. Peut-être que l'ensemble de son parti fera le contraire, ce qui serait assez rigolo.

Ils s'y opposent par pure partisanerie. Pour avoir discuté avec le ministre à de nombreuses reprises, je dirais que, même sur le fond, il ne peut pas faire autrement que d'être d'accord avec la motion.

Pour une fois, pourrait-on laisser tomber les jeux politiques et servir nos concitoyens tous ensemble?

[Traduction]

M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député d'Essex. Je remercie la députée d'en face de nous donner l'occasion de discuter de cette question importante et de signaler les nombreuses mesures que le gouvernement a déjà prises pour le compte des Canadiens.

On peut dire sans se tromper qu'au Canada, tous les gouvernements reconnaissent le lien qui existe entre les investissements dans les infrastructures et une économie forte. Dans le cadre du Plan d'action économique, nous avons réalisé des investissements à court terme, qui arrivaient à point nommé. En effet, ces investissements dans les infrastructures sont survenus à un moment où l'économie canadienne en avait le plus besoin.

Nous avons aussi fait des investissements dans le cadre de nos programmes à long terme, comme le plan Chantiers Canada. Dans le cadre de ce plan, le gouvernement a investi des montants sans précédent dans les infrastructures publiques. Ces investissements contribuent à la productivité et à l'innovation, facilitent les activités commerciales et favorisent le développement local et régional.

Nous appuyons et nous protégeons nos routes commerciales. Nous investissons dans nos autoroutes et nos routes pour favoriser la circulation fluide et efficiente des marchandises et des personnes.

Le Canada est un pays axé sur les exportations. Pour que notre économie continue d'être prospère, nous avons besoin d'un réseau de transport intégré et efficient. Nous investissons dans des solutions qui favorisent des liens harmonieux entre toutes les formes de transport, y compris les installations ferroviaires et d'expédition. Notre réseau de transport ne sert pas uniquement à des fins commerciales. En reliant les petites collectivités aux grands centres économiques, on stimule les économies locales et on permet aux citoyens d'avoir un meilleur accès aux services de santé, aux emplois et aux possibilités d'éducation et de formation.

Entre-temps, nous continuons de protéger l'environnement en investissant dans les réseaux de traitement des eaux usées et de gestion des déchets solides, ainsi que dans les systèmes énergétiques de district, pour ne donner que quelques exemples. Ces investissements visent tous à réduire l'empreinte environnementale du Canada.

Nous allons faire en sorte que les infrastructures des villes soient plus vertes, afin qu'il soit plus agréable d'y habiter, et nous allons contribuer à l'amélioration de la santé de nos écosystèmes.

Pour soutenir nos collectivités et notre économie, nous faisons des investissements dans des réseaux de transport public efficaces. Ces systèmes améliorés aident à assurer le transport entre les lieux de travail, les domiciles et les installations récréatives. Ils aident aussi nos villes à attirer et à retenir des entreprises et des gens talentueux.

Depuis 2006, le gouvernement a effectué des investissements sans précédent dans les infrastructures canadiennes. En 2007, nous avons lancé le plan septennal Chantiers Canada, doté d'un budget de 33 milliards de dollars. Ce plan assure un soutien à long terme pour favoriser le respect des priorités en matière d'infrastructure partout au

pays. Le plan Chantiers Canada permet la réalisation de projets qui aident à renforcer l'économie, à assainir l'air et l'eau, à rendre nos routes plus sûres, à réduire le temps de déplacement et à bâtir des collectivités plus solides.

Ces investissements ont financé des projets de grande envergure, comme le parc éolien de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, et la route d'hiver de la vallée du Mackenzie, dans les Territoires-du-Nord-Ouest. Ils ont aussi permis la mise en oeuvre de projets plus modestes dans de petites collectivités, comme la rénovation du centre communautaire d'Austin, au Manitoba, ou les améliorations apportées à l'abri de puits à Bath, au Nouveau-Brunswick.

À cause de son approche idéologique, le NPD s'est systématiquement opposé à ce que le gouvernement apporte quelque aide que ce soit à ces collectivités.

Le Fonds de la taxe sur l'essence, qui fait partie du plan Chantiers Canada, fournit aux municipalités canadiennes un financement prévisible et à long terme afin de les aider à bâtir et à revitaliser certaines infrastructures publiques. Je sais que c'est l'une des mesures les plus importantes que le gouvernement ait prises, comme me le confirment sans cesse les habitants des collectivités que je représente. En rendant cette mesure permanente, le gouvernement offre aux municipalités un financement prévisible et les aide à préparer l'avenir.

Le Fonds de la taxe sur l'essence est stable et fiable. Ainsi, les municipalités peuvent regrouper ces fonds, les déposer à la banque ou encore s'en servir pour garantir un emprunt afin de réaliser des projets qui correspondent à leurs priorités à long terme en matière d'infrastructure. Je sais que les 3 600 municipalités ont tiré avantage de la souplesse et du soutien financier de ce programme.

Prenons l'exemple de Brackley, une communauté agricole rurale située au Nord de Charlottetown. Cette communauté a utilisé le Fonds de la taxe sur l'essence pour aménager un sentier polyvalent le long de la route 15. Ce sentier, qui fait la promotion de l'activité physique, offre aux marcheurs, aux coureurs, aux cyclistes et aux amateurs de patin à roues alignées un lieu sûr pour pratiquer des formes plus actives de transport.

Pendant la période de crise, au moment où les besoins étaient immédiats, nous avons montré que nous étions capables d'agir rapidement et de tenir nos promesses. En 2009, le monde a fait face à la pire crise économique depuis la Crise de 1929 et les Canadiens, quant à eux, ont été confrontés au défi économique le plus grave depuis une génération.

● (1040)

C'est alors que nous avons lancé le Plan d'action économique. Cette mesure a été un succès sur toute la ligne. Elle continue de stimuler la création d'emplois et l'économie et de procurer d'autres avantages aux Canadiens. Nous avons agi, alors que les députés de l'opposition ont voté contre cette initiative. Ce plan a permis d'accélérer le financement des infrastructures grâce à de nouveaux investissements de 14,5 milliards de dollars, versés dans le cadre de programmes tels que le Fonds de stimulation de l'infrastructure. Ce programme offrait un financement à court terme qui arrivait juste à point pour les projets prêts à démarrer.

Travaux des subsides

Après avoir passé en revue toutes ces sommes investies par notre gouvernement, je dois avouer que je ne comprends pas très bien la position des néo-démocrates. S'ils attachent de l'importance à l'infrastructure, pourquoi ont-ils voté contre toutes les mesures que nous avons proposées afin d'aider les provinces, les territoires et les municipalités à s'occuper de leurs priorités dans ce domaine? Je ne comprends pas. Comment ont-ils pu voter contre tous les efforts que nous avons faits pour soutenir ces collectivités?

J'aimerais rappeler quelques faits au député d'en face. En 2007, les néo-démocrates ont voté contre le Fonds Chantiers Canada, un fonds de 33 milliards de dollars. En 2009, ils ont voté contre des milliers de programmes d'infrastructure destinés à toutes les régions du pays dans le cadre du Plan économique du Canada. En 2011, les néo-démocrates ont voté deux fois contre un projet de loi visant à rendre permanent le Fonds de la taxe sur l'essence. S'ils attachent de l'importance à l'infrastructure, ils auraient dû se réveiller et appuyer les initiatives du gouvernement. Dans toute l'histoire canadienne, aucun autre gouvernement fédéral n'a déployé autant d'efforts pour soutenir les infrastructures.

Comme les députés peuvent le constater, le gouvernement du Canada se préoccupe des infrastructures publiques de l'ensemble du pays, et il a déployé plus d'efforts dans ce dossier que tous les gouvernements fédéraux précédents. Par ailleurs, nous n'oublions pas que le Canada est grevé par un déficit et qu'il faut équilibrer le budget. Nous continuons de travailler avec nos partenaires afin de façonner l'avenir des infrastructures et leur financement futur, en gardant toujours à l'esprit les besoins des contribuables, de l'économie et de l'environnement.

● (1045)

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, pour chaque litre d'essence acheté par un automobiliste, 10 ¢ sont versés au gouvernement fédéral. Après que la Fédération canadienne des municipalités ait multiplié les démarches pendant de nombreuses années — notamment sous la direction de son ancien président, le regretté Jack Layton —, le gouvernement libéral et le gouvernement conservateur qui lui a succédé ont finalement accepté de retourner une partie des recettes de cette taxe sur l'essence aux municipalités, qui gèrent le réseau routier et paient les coûts associés aux tramways, aux autobus et aux métros. Cependant, ce n'est que 5 ¢ par litre.

Que fait le gouvernement fédéral avec les 5 ¢ par litre restants, qu'il reçoit des automobilistes chaque fois qu'ils achètent de l'essence? Cet argent est versé dans les recettes générales au lieu d'être réinvesti dans la réparation des routes ou le transport en commun. Que fait le gouvernement avec cet argent? S'en sert-il pour payer les frais de déplacement des sénateurs ou pour verser des allocations de dépenses? Je l'ignore. Les contribuables méritent de savoir où vont les 5 ¢ restants de la taxe sur l'essence qu'ils paient chaque fois qu'ils achètent de l'essence.

M. Merv Tweed: Monsieur le Président, chez moi, les gens achètent eux-mêmes leur essence. C'est une habitude que nous avons prise.

Où va l'argent de la taxe sur l'essence? Comme la députée l'a indiqué, à juste titre, la moitié de cet argent est versé aux municipalités. Nous les avons écoutées, et cette mesure est permanente. C'est ce que les municipalités nous ont demandé, et cela a été indiqué dans la déclaration qui a été faite ici, ce matin. Les municipalités et les provinces cherchent la stabilité. Elles veulent savoir sur quoi elles peuvent désormais compter, d'année en année.

Nous avons proposé d'inscrire ce versement dans la loi. Malheureusement, les députés d'en face ont voté contre cette mesure.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'ai parlé du déficit en matière d'infrastructures au Canada. Je souhaite attirer l'attention des gens sur nos routes et nos autoroutes, et notamment sur les routes municipales. On n'a qu'à traverser Winnipeg, par exemple, pour constater la quantité énorme de nids-de-poule qui s'y trouvent. Winnipeg n'est pas la seule dans cette situation, à mon avis. Le même besoin existe partout au Canada.

Le député ne reconnaît-il pas que les villes et les municipalités n'ont pas la capacité financière pour résorber cet immense déficit en matière d'infrastructures? Étant donné le climat économique, ne croit-il pas qu'Ottawa devrait prendre les devants en ce qui concerne la construction des infrastructures?

● (1050)

M. Merv Tweed: Monsieur le Président, posez la question à n'importe quel village ou municipalité au Canada et on vous répondra qu'il faut investir dans les infrastructures. Je crois que c'est tout à fait normal. Nous avons tous des besoins et des désirs. De nombreuses collectivités doivent prendre des décisions basées sur les revenus qu'elles peuvent elles-mêmes générer avec leurs propres systèmes. Nous rencontrons nos homologues des provinces et des municipalités, afin de les écouter et de négocier avec eux. Je suis convaincu que nous continuerons à agir dans l'intérêt des Canadiens.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, c'est avec joie que je saisis l'occasion qui m'est donnée de parler des investissements records du gouvernement dans les infrastructures, investissements qui profitent à toutes les régions du pays, de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud.

Depuis 2006, le gouvernement a investi des sommes sans précédent dans les infrastructures par le truchement du Plan d'action économique du Canada et d'initiatives telles que le plan Chantiers Canada, doté d'une enveloppe de 33 milliards de dollars.

Le plan Chantiers Canada, qui s'échelonne sur sept ans, procure un financement à long terme pour la réalisation de projets de petite ou de grande envergure partout au pays. Pas plus tard que vendredi dernier, je me trouvais à Lakeshore pour annoncer que le gouvernement fédéral allait investir jusqu'à 17,3 millions de dollars dans un nouveau complexe récréatif qui sera construit dans la localité. Le financement proviendra du volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada.

Le Plan d'action économique du Canada, quant à lui, a été créé dans le but d'offrir un financement ciblé, rapide et temporaire durant la récession pour des projets de construction prêts à démarrer à court terme.

Dans la région de Windsor-Essex, là où le taux de chômage était le plus élevé au Canada, le gouvernement a investi plus par habitant que partout ailleurs pour des travaux liés aux infrastructures. Il a investi dans la construction du Centre pour l'innovation en matière d'ingénierie de l'Université de Windsor, ainsi que dans celle du centre MediaPlex et du Centre de santé appliquée du Collège St. Clair. Des fonds ont aussi servi à moderniser et améliorer l'aéroport de la région — Your Quick Gateway — et à construire un complexe récréatif à Amherstburg. Il s'agit tous de projets qu'il était impératif de réaliser à court terme, mais qui auront des effets bénéfiques à long terme.

Travaux des subsides

Plus de 50 % du budget du plan Chantiers Canada, soit quelque 17,6 milliards de dollars, est alloué aux municipalités afin qu'elles financent leurs projets prioritaires. L'argent qui leur est versé vient du Fonds de la taxe sur l'essence et du remboursement intégral de la TPS. Grâce à ces deux initiatives, les municipalités canadiennes sont assurées d'un financement stable et prévisible.

Je voudrais rappeler à mes collègues d'en face, quoiqu'ils cherchent sans doute à l'oublier, que le NPD a voté contre ce soutien pour les municipalités canadiennes. D'ailleurs, le Fonds de la taxe sur l'essence a doublé le 1^{er} avril 2009, passant de 1 à 2 milliards de dollars par an. Le NPD s'y est opposé.

Le 15 décembre 2011, le projet de loi C-13, Loi sur le soutien de la croissance de l'économie et de l'emploi au Canada, a reçu la sanction royale. Il a permis de donner suite à l'engagement pris par le gouvernement dans le budget de 2011 d'établir par voie législative un investissement permanent de 2 milliards de dollars par année au titre du Fonds de la taxe sur l'essence. Les municipalités peuvent compter sur ce financement stable pour répondre à leurs besoins actuels et futurs en infrastructures. Mais elles ne peuvent pas compter sur le NPD, qui a voté contre ces mesures chaque fois qu'il a pu.

À ce jour, plus de 3 600 municipalités canadiennes ont bénéficié de l'appui financier et de la liberté qu'offre le Fonds de la taxe sur l'essence. Les municipalités peuvent regrouper ces fonds, les déposer à la banque ou encore s'en servir pour garantir un emprunt; autrement dit, elles peuvent dépenser les sommes reçues quand bon leur semble. Elles ne sont pas obligées de les dépenser dès qu'elles les reçoivent: elles peuvent les utiliser pour financer un petit nombre de grands projets ou de nombreux petits projets. Résultat: les municipalités ont gagné 88 millions de dollars en intérêts de 2005 à 2011, sommes qu'elles pouvaient utiliser pour assurer le renouvellement d'autres infrastructures.

Les municipalités peuvent investir tout ou partie des fonds reçus dans divers programmes tels que les systèmes d'approvisionnement en eau potable et de traitement des eaux usées, la gestion des déchets solides, les systèmes énergétiques régionaux, le transport en commun, les routes ou même le renforcement des capacités. Depuis la création du Fonds de la taxe sur l'essence, les municipalités des quatre coins du pays ont déclaré que le fonds avait contribué au financement de plus de 13 000 projets. Sur le site Web de l'Association des municipalités de l'Ontario, on peut consulter une carte interactive remarquable qui montre l'emplacement de ces projets dans le comté d'Essex et dans le reste de l'Ontario.

Chacun de ces projets permet la création d'emplois importants et l'amélioration de la qualité de vie de nos régions. Je rappelle aux députés que le NPD a refusé d'appuyer ces 13 000 projets. J'estime que c'est quelque peu honteux.

Dans les six plus grandes villes du Canada, environ 80 % des sommes reçues grâce au Fonds de la taxe sur l'essence sont investies dans le transport en commun. Toronto, Ottawa et Edmonton investissent toutes ces sommes dans le transport en commun.

● (1055)

Toronto s'est servie de son allocation du Fonds de la taxe sur l'essence pour faire l'acquisition de 204 tramways neufs afin de remplacer ses véhicules légers sur rail vieillissants. La Ville d'Ottawa a utilisé la sienne pour renouveler et modifier son parc d'autobus destiné au transport en commun. D'autres régions utilisent leur allocation du Fonds de la taxe sur l'essence pour rendre leurs services de transport en commun plus accessibles aux utilisateurs. La région de Peel et son service de transport accessible TransHelp en est un

exemple. Cet investissement a permis d'attirer 2 000 nouveaux clients et d'augmenter de 8 à 10 % par année la capacité de déplacement, un record de plus de 400 000 trajets ayant été effectués en 2010.

Bien entendu, le transport en commun n'est pas la seule chose à laquelle les collectivités canadiennes consacrent le Fonds de la taxe sur l'essence. Au second rang des investissements prioritaires des municipalités canadiennes se trouvent les routes et les ponts, suivis de l'eau et des eaux usées. Prenons un exemple plus à l'est. Grâce à des fonds provenant de la taxe sur l'essence, la Ville de Bathurst, au Nouveau-Brunswick, a pu améliorer ses systèmes d'alimentation en eau et de traitement des eaux usées, permettant notamment à son usine de traitement des eaux usées de se conformer aux normes provinciales de qualité des effluents, sans compter que d'autres améliorations sont prévues pour accroître la qualité de l'eau potable.

Dans le Nord, qui m'intéresse particulièrement en tant que père d'une jeune fille inuit, les collectivités bénéficient aussi du Fonds de la taxe sur l'essence. Toutefois, c'est un peu différent. Les collectivités nordiques reçoivent un financement de base plutôt qu'une allocation calculée en fonction de la population. Ainsi, les régions moins peuplées reçoivent suffisamment de fonds pour bâtir et revitaliser leurs infrastructures.

De 2005 à 2014, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut auront reçu respectivement 97,5 millions de dollars pour les infrastructures communautaires grâce au Fonds de la taxe sur l'essence. La Ville d'Iqaluit s'est servie de ces fonds pour remplacer son réseau de conduites d'eau, garantissant ainsi à ses résidents une alimentation fiable en eau potable pour des années à venir.

Le Fonds de la taxe sur l'essence sert également à appuyer des initiatives de renforcement de la capacité des collectivités nordiques, notamment en matière d'urbanisme à long terme. Dans les régions éloignées où la population est clairsemée et le climat est rigoureux, l'aménagement des infrastructures est particulièrement complexe et difficile, sans compter que l'accès à des ressources et à du savoir-faire en matière d'urbanisme est limité. Un financement pour le renforcement des capacités et l'aménagement y est donc d'autant plus important.

La Première Nation de Little Salmon/Carmacks a utilisé les allocations du Fonds de la taxe sur l'essence pour fixer des objectifs en matière de développement durable et créer un programme de planification urbaine. Cela lui a permis de mener à bien deux projets clés de planification de l'infrastructure communautaire axés sur l'aménagement du terrain et les besoins en matière de logement. Elle a tenu ses citoyens informés au moyen d'un bulletin de nouvelles et leur a donné voix au chapitre. Il en résulte un plan intégré de développement durable plus inclusif qui couvre tous les domaines, qu'il s'agisse du transport en commun, des sentiers pédestres, de l'eau potable, des eaux usées, des projets d'énergie verte et d'autres besoins en matière d'infrastructures communautaires.

Nous faisons profiter toutes les municipalités du pays de ce financement flexible, bien que le NPD s'y oppose systématiquement.

J'aimerais souligner que, plus près de chez moi, dans l'extrême Sud du Canada, le Fonds de la taxe sur l'essence continue d'être utilisé pour moderniser des infrastructures locales importantes, que ce soit pour la réfection du pont de la Rivière-aux-Canards, le resurfaçage de la route Gesto et la réfection de routes au centre-ville de Kingsville ou à Lakeshore.

Travaux des subsides

Le Fonds de la taxe sur l'essence permettra de mener à bien des projets prioritaires en matière d'infrastructure pendant encore de nombreuses années. Nous sommes impatients de voir les retombées dans nos villes. Je suis ravi de signaler que le Fonds de la taxe sur l'essence, doté de deux milliards de dollars par année, est l'un des plus importants programmes permanents du gouvernement dédié au financement des infrastructures dans notre pays. Que ce soit en Colombie-Britannique, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Yukon et au Nunavut, ou dans le comté d'Essex, en Ontario, le Fonds de la taxe sur l'essence joue un rôle important dans le renouvellement des infrastructures et la création d'emplois. Les grandes villes, comme les petites, profitent de ce financement stable et prévisible et pourront continuer de compter sur lui.

• (1100)

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir énoncé tous les investissements et toutes les initiatives pris par le gouvernement. Quand nous sommes arrivés au pouvoir en 2006, nous avons fait des infrastructures une priorité. Grâce à nous, les municipalités bénéficient d'un financement record. Nous avons porté les transferts aux provinces à un niveau record. Nous avons également accompli autre chose de très important.

Le député représente une circonscription de l'Ontario. Je doute qu'aucun autre député n'ait accompli davantage pour les infrastructures de sa région que le député, qui milite pour la construction d'un nouveau passage international entre Windsor et Détroit. Le député sait-il que, malgré le fait qu'elle représente 38 % de la population et environ 41 % du PIB, la province de l'Ontario recevait seulement 22 % des fonds fédéraux destinés à l'infrastructure sous le précédent gouvernement libéral, alors qu'aujourd'hui elle bénéficie d'un transfert équitable par habitant, comme toutes les régions du pays? Peut-il confirmer?

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, je siége ici depuis 2004. J'ai commencé dans l'opposition au gouvernement de Paul Martin.

En l'absence d'une orientation stratégique, les fonds pour l'infrastructure étaient répartis de façon injuste et ponctuelle à l'époque. Tout cela a changé en 2007 lorsque nous avons lancé le plan Chantiers Canada, assorti d'un fonds de 33 milliards de dollars destinés à de nombreuses initiatives selon une approche stratégique et coordonnée visant l'amélioration des infrastructures, notamment de manière à s'attaquer à l'importante dette liée aux infrastructures qui existait à l'époque.

Nous avons fait d'importants progrès, de concert avec nos partenaires provinciaux et municipaux. Nous maintenons le cap avec le Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire et bien d'autres encore. Nous continuerons d'entretenir de bonnes relations avec tous les intervenants de manière à répondre aux besoins en matière d'infrastructures de leurs collectivités.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Monsieur le Président, j'écoute mon collègue d'Essex et j'ai parfois l'impression — je m'étonne de dire cela — que ce conservateur porte des lunettes roses.

Il peut faire du *cherry-picking* tant qu'il veut dans les *success stories* qu'il voit ici et là dans les infrastructures municipales, mais la réalité de la plupart des municipalités, c'est qu'elles sont à bout de souffle. L'évaluation la plus récente estime le déficit en infrastructures à une valeur de 171 milliards de dollars.

Le député va-t-il finalement pouvoir nous dire si ce gouvernement va s'engager à dialoguer réellement avec les municipalités et à faire une consultation? Je pense que c'est difficile pour les conservateurs.

[Traduction]

M. Jeff Watson: Monsieur le Président, je rejette cette affirmation. Le gouvernement consulte sans arrêt nos partenaires municipaux et provinciaux, sur les questions d'infrastructures et sur les autres questions. Je trouve les propos du député et du parti d'en face insultants.

Pour être franc, je vous dirais que la motion d'aujourd'hui arrive un peu trop tard, étant donné nos réalisations concrètes en matière d'infrastructures. Le NPD a voté contre le financement d'un nouveau lien transfrontalier quand nous avons fait cette proposition en 2006 et 2007. Qui a voté contre l'affectation de 400 millions de dollars à la nouvelle route Windsor-Essex, rebaptisée en l'honneur du très honorable Herb Gray, de manière à prolonger la 401 jusqu'au nouveau lien transfrontalier? Le NPD. Le député n'avait pas encore été élu à l'époque, alors je ne lui ferai pas de reproches, à lui personnellement, mais son parti a voté contre. Nous accomplissons des progrès bien tangibles.

Je ne peux pas répondre à la place des libéraux concernant l'énorme déficit qu'ils nous ont légué en matière d'infrastructures et concernant l'approche du saupoudrage qu'ils avaient adoptée, mais le gouvernement actuel a réellement investi de l'argent et s'est réellement doté d'un plan en collaboration avec nos partenaires. Nous obtenons des résultats tangibles, nous créons des emplois dans tout le pays et nous améliorons la qualité de vie de nos concitoyens. Je souhaiterais que le député d'en face et son parti nous accompagnent dans ces efforts.

• (1105)

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, quelle belle façon de commencer ce discours en répondant à mon collègue d'Essex.

Il s'agit d'un débat trop sérieux pour jouer au jeu de « mon père est plus fort que le tien ». Les libéraux ont inventé le programme des infrastructures, on a mis l'accent là-dessus. La question n'est pas de savoir ce que nous avons fait, mais de savoir ce que nous allons faire, et c'est le but de la motion de ma collègue. Nous ne jugeons pas ce qui a été fait avant. Nous pouvons être critiques et partisans. D'ailleurs, lors des gouvernements libéraux minoritaires, nous avons contribué à mettre ce genre de budget en avant.

Ce qui est important aujourd'hui, c'est de réfléchir de façon pertinente au rôle du gouvernement canadien avec les municipalités. Il ne faut pas s'empêtrer dans une guéguerre constitutionnelle, car certains diront que les municipalités sont des créatures des provinces. Il y a une réalité de partage, de financement et de projets-pilotes qui permettrait d'améliorer la qualité de vie des gens.

Le Parti libéral et moi-même appuierons cette motion aujourd'hui. Nous pensons que, non seulement c'est important de le faire, mais aussi cela s'inscrit dans la continuité même du positionnement de notre parti en matière d'infrastructures.

Travaux des subsides

En effet, nous avons besoin d'une stratégie efficace et nous avons besoin d'être à l'écoute de nos concitoyens. Comme l'a dit mon collègue de Longueuil—Pierre-Boucher tout à l'heure, il y a présentement un déficit de 171 milliards de dollars en matière d'infrastructures. Qui plus est, nous apprenons que même parmi les infrastructures existantes, plus de 30 % font défaut et sont dans une situation lamentable. Bien entendu, ce n'est pas seulement une municipalité ou une province qui sera en mesure de régler la situation.

Présentement, nous avons un problème sérieux de gouvernance. Une des mesures les plus importantes à adopter sera de ramener ce qu'on appelle « les fonds dédiés ». Nous avons des montants d'argent, nous les mettons dans un pot, et nous ne savons pas nécessairement où va cet argent. Si nous voulons nous assurer d'être efficaces en matière de transport, de logement et d'infrastructures, il faut ramener cette notion de « fonds dédiés », pour le transport urbain comme pour les infrastructures de base. Quand il s'agit d'infrastructures, si nous parlons de plus en plus de développement durable, il est aussi nécessaire de faire les choses autrement, ou les faire correctement.

En ce sens, notamment pour la grande région de Montréal où il y a des problèmes de ponts et de transport en commun, il faut aussi trouver une nouvelle façon de s'investir davantage. À l'ère du numérique et des nouvelles méthodes de gestion, comme a dit ma collègue de l'opposition officielle, porte-parole en matière de transports, toute cette notion de productivité est en lien direct avec l'infrastructure.

C'est la raison pour laquelle le premier ministre de l'époque, Paul Martin, avait été le premier à parler de remettre la taxe sur l'essence. Je salue ce que le gouvernement conservateur a fait en ce sens pour la rendre permanente. Ce n'est pas parce que nous sommes dans l'opposition que nous devons tout le temps nous opposer. Dans la foulée de ce que nous avons mis de l'avant à l'époque, rendre cette taxe permanente était une bonne chose. Cependant, il faut maintenant la doubler et l'indexer.

•(1110)

[Traduction]

Ne nous arrêtons pas en si bon chemin. La taxe doit non seulement être désormais permanente, mais elle doit être indexée et doublée. C'est essentiel.

Mon collègue d'Essex a raison de parler de l'importance de la taxe pour les municipalités, mais ce ne doit pas être simplement une mesure ponctuelle. Nous devons trouver un meilleur moyen de disposer à l'avenir de sommes réservées à un usage particulier. C'est une bonne politique, mais je dirais que nous devons aller plus loin.

[Français]

Un des problèmes était que nous avions l'impression d'avoir un bilan de tout ce que les conservateurs avait fait depuis 2007. La réalité est que nous renouvellerons ce plan en 2014. Si nous voulons le faire, il faut déjà commencer à établir les balises pour l'avenir. Nous devons penser non seulement en termes de fonds dédiés, mais aussi en termes de financement à long terme.

Certains parlent d'aller jusqu'à 20 ans, comme la Fédération canadienne des municipalités. Ce doit être le début d'une discussion en matière de gouvernance. Nous pouvons peut-être réfléchir à un terme de 20 ans, mais avec un renouvellement aux 5 ans. Doit-on se donner des balises? Bref, il ne faut pas nécessairement que ce soit coulé dans le ciment.

Il faut très certainement redéfinir la vision à long terme. On ne peut plus fonctionner à court terme. Dans le contexte actuel, on a aussi bien souvent besoin de prendre les mesures qui permettront aux municipalités d'avoir les outils nécessaires et renouvelés, même si elles reçoivent un montant d'argent sur une base permanente. Trop souvent, ce n'est malheureusement pas suffisant. Le Parti libéral appuiera un engagement financier à long terme à l'égard des infrastructures municipales.

Ça fait longtemps qu'on préconise un financement prévisible et durable. Il va falloir redéfinir ce qu'on entend par « infrastructures », pour savoir si on fait référence à la productivité, au logement ou à d'autres aspects.

[Traduction]

Lorsque j'étais président du Conseil privé, je qualifiais ce concept de réglementation intelligente. Nous devons revenir à l'idée d'aménager intelligemment nos villes, ce qui implique de faire appel à l'intelligence des gens et d'adopter une réglementation intelligente. La réflexion ne doit pas s'arrêter à la brique et au mortier. Nous avons aussi besoin de nouvelles stratégies numériques.

[Français]

Nous sommes fiers de notre pays. Toutefois, les gens s'identifient de moins en moins à leur pays ou à leur continent. Ils s'identifient plutôt à une ville. Il faut sortir de cette question de compétence et se donner les outils de façon interministérielle. Il ne s'agit pas d'avoir un ministère responsable des infrastructures; il faut travailler en collaboration avec les ressources humaines, avec le ministre de l'Industrie et avec celui responsable de l'innovation, et ce, afin de se donner les outils. Il faut donner une juste définition du mot « infrastructures ».

Pour cette raison, je pense qu'il faut considérer la tenue d'une conférence fédérale-provinciale. D'ailleurs, malheureusement, le premier ministre rencontre peut-être des premiers ministres sur une base personnelle. Toutefois, il y a trop longtemps qu'a eu lieu une conférence fédérale-provinciale. On devrait avoir une stratégie spécifique en ce qui concerne les infrastructures et l'avenir des municipalités. Il faut établir les outils dans le but d'assurer l'amélioration de la qualité de vie des gens. Je pense aux infrastructures vertes, aux infrastructures numériques et aux infrastructures de base.

À Montréal, les problèmes sont majeurs, malgré tout l'argent investi. On perd encore 40 % de notre eau potable, malgré les investissements actuels. On n'a pas uniquement besoin du montant d'argent actuellement investi; on doit aussi se doter des outils nécessaires, afin d'investir davantage du côté du gouvernement. Comme on le sait, la responsabilité de plus de 60 % de tous les projets d'infrastructures revient à une entité autre que le gouvernement canadien.

Il faut donc que le gouvernement élabore une stratégie nationale de transport en commun, assortie d'un financement qui lui soit propre, ainsi qu'une stratégie nationale en matière d'infrastructures en général et de financement.

Avant tout, je pense que le gouvernement doit éviter la partisanerie. Il doit se dire qu'il est possible de saluer les investissements qui ont été faits, et il doit se doter des outils nécessaires. Il faut reconnaître qu'il reste beaucoup de chemin à faire, beaucoup de travail à accomplir.

Travaux des subsides

Tout à l'heure, le député d'Essex parlait de l'ensemble des montants d'argent liés au Fonds Chantiers Canada. Au lieu d'en parler de façon concrète pour l'avenir, il a dit que les conservateurs investissaient plus que les libéraux. Je voudrais faire remarquer qu'un ministre extraordinaire, un éminent politicien et un grand Canadien comme Herb Gray a aussi joué un rôle dans sa région. Il ne s'agit pas de dire que l'un est plus fort que l'autre, mais plutôt de reconnaître le secteur des infrastructures.

• (1115)

[Traduction]

Il s'agit d'un enjeu permanent. Il ne suffit pas de savoir ce qu'un tel a fait par le passé ou s'il a investi plus qu'un autre. Ce qui compte avant tout, c'est l'avenir. Plus nous investirons dans l'avenir, plus nous serons en mesure d'améliorer notre qualité de vie, le développement durable et d'autres politiques. Cependant, il faut savoir qu'en l'absence d'une stratégie de ce genre, les répercussions se feront sentir sur les ressources humaines.

Lorsque j'étais ministre de l'Immigration, j'étais toujours prêt à discuter avec mes homologues de l'avenir de nos villes. Signalons, par exemple, que 87 % de tous les immigrants passent par Montréal, Toronto ou Vancouver.

Évidemment, il est nécessaire d'avoir ce genre de dialogue. Nous avons besoin des infrastructures et des réseaux de transport, car ils ont une incidence directe sur notre qualité de vie. Le débat ne porte pas simplement sur les infrastructures. Il s'agit aussi de déterminer le genre de société dans laquelle nous souhaitons vivre et ce que l'avenir devrait être pour notre grand pays.

[Français]

Cette motion peut marquer le début d'un débat intéressant. À titre de porte-parole de mon parti en matière de transports, d'infrastructure et de collectivités, j'amorce déjà cette discussion sur l'avenir de l'infrastructure au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. J'imagine qu'il y a un lien de cause à effet en ce qui a trait à la motion de l'opposition du NPD. C'est pour cette raison que nous sommes favorables à cette motion et que nous devons l'accepter.

Selon moi, il faut aller plus loin dans ce débat. Évidemment, cette question est extrêmement vaste. En ce qui a trait à la réparation, on parle d'améliorer le taux de productivité au Canada, comme je l'ai dit plus tôt, et on parle de partenariat et de financement transparent à long terme.

Un autre aspect est aussi important, et on l'a effleuré plus tôt du côté du gouvernement.

[Traduction]

Il est important de réaliser que nous ne vivons pas dans une société fondée sur un seul modèle. Par conséquent, nous devons faire en sorte que l'ensemble des politiques et des programmes dont nous faisons la promotion ne s'appliquent pas seulement aux grandes villes, mais plutôt à toutes les localités. Dans le contexte d'une approche inclusive, nous devons faire en sorte que tous se sentent comme des citoyens de première classe. Pour ce faire, nous devons les écouter.

[Français]

C'est l'occasion d'être un antidote contre le cynisme. Il faut que tous les partis politiques réunis à la Chambre se donnent la main et travaillent en ce sens. C'est une motion. Or une motion ne lie pas vraiment le gouvernement, et il nous le rappelle constamment. À mon avis, ça peut être le début d'un débat intéressant.

Quand je vais sur le terrain pour parler aux citoyens de Bourassa et aux citoyens de ma ville, Montréal — je parle en fait de la métropole qu'est Montréal —, beaucoup de gens nous en parlent. Ils ne se posent pas de question sur la Constitution. Ils pensent que nous sommes tous partie prenante de la solution et que nous avons des efforts précis à faire.

On a parlé du développement social et du développement durable, mais le développement économique est un élément des plus importants. Si l'on veut s'assurer d'être parmi les grands et si l'on veut s'assurer que l'ensemble des villes pourront également accueillir d'autres entreprises, il est important que nos villes aient des infrastructures décentes afin de travailler en ce sens. En effet, le Canada est un pays d'exportateurs et il s'y fait énormément d'affaires avec le reste du monde. Il faut donc étudier cela en fonction du développement économique, donc en fonction de la qualité de vie.

Par exemple, à la veille d'une entente de libre-échange entre l'Europe et le Canada, on doit s'assurer de mettre en place de telles infrastructures, car quand ces gens-là voudront s'installer au Canada, ils passeront par Montréal et regarderont les infrastructures. Ce n'est pas seulement une question de ville ou de province. Quand ces gens arrivent, on leur souhaite la bienvenue au Canada. Or si l'on veut vraiment leur souhaiter la bienvenue au Canada, il faut s'assurer de mettre en place les infrastructures adéquates et de travailler en ce sens.

Ce fut pour moi un plaisir de participer au débat sur cette motion aujourd'hui, et au nom du Parti libéral du Canada, je peux dire que nous allons appuyer cette motion.

• (1120)

M. Pierre Jacob (Brome—Missisquoi, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son allocution et je suis très heureux de voir que le Parti libéral du Canada appuie la motion de l'opposition. J'aimerais toutefois poser une question à mon honorable collègue.

Quand le Parti libéral du Canada était au pouvoir, pourquoi les libéraux ont-ils seulement fait des promesses et s'en sont-ils tenus aux paroles? Ils ont manqué de gestes concrets pour appuyer l'infrastructure au Québec et au Canada. Pourquoi ont-ils la mauvaise habitude de signaler à gauche et de tourner à droite constamment?

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, cette question est un peu désolante.

D'abord, je suis un extrémiste du centre: j'ai le coeur à gauche et le portefeuille à droite. Ensuite, chose certaine, on a inventé le programme des infrastructures. En tant que ministre des Sports, je me rappelle même m'être assuré de mettre en avant le volet 3 pour avoir du développement récréotouristique, ce qui a permis la construction de l'aréna de Rivière-du-Loup et de diverses infrastructures sportives. Je peux dire à mon collègue de Sherbrooke que si le Vert & Or joue au football présentement, c'est parce que l'humble serviteur que je suis a amené le stade lors du Championnat canadien d'athlétisme pour les moins de 17 ans.

Je trouve un peu désolant que le député fasse de la petite partisanerie. On est favorables au développement des infrastructures. On a mis en place les infrastructures. On y a investi massivement. On doit investir davantage.

Malgré la petite *curve* qu'il m'envoie, on va quand même appuyer cette motion, parce que c'est plus important d'investir pour les gens que de gagner sur de petits points politiques.

Travaux des subsides

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours sur les infrastructures.

J'étais content qu'il souligne, par exemple, le fait qu'à Montréal, encore 40 % de l'eau traitée s'infiltrerait malheureusement dans le sol. Cela fait en sorte que ne pas investir dans les infrastructures a un coût, un coût quant au gaspillage, quant au transport des marchandises ou quant à l'économie et au commerce. J'aimerais qu'il nous parle un peu plus du coût de l'inaction du gouvernement conservateur.

Ensuite, comme on sait que les municipalités sont prises à la gorge, qu'elles ont la responsabilité de plusieurs infrastructures et qu'elles n'ont pas beaucoup de moyens de lever des ressources financières, je me demande ce qu'il pense du fait que le gouvernement fédéral, d'une manière très idéologique et très obtuse, avec PPP Canada, limite les municipalités dans leur demande d'aide au gouvernement fédéral. Tous les projets doivent nécessairement se faire en PPP, alors que les municipalités pourraient très bien vouloir le faire en mode conventionnel ou à l'interne. Quel est son point de vue là-dessus?

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Rosemont—La Petite-Patrie de sa question très pertinente.

C'est vrai que, malheureusement, le gouvernement conservateur est trop souvent sectaire dans son approche. Toutefois, il ne faut pas non plus être sectaire du côté de l'opposition officielle. On a un problème de leadership et un problème de suivi présentement. On voit ce qui se passe à la commission Charbonneau notamment. Or, chose certaine, il ne faut pas rejeter du revers de la main la question du PPP. Autant le gouvernement canadien doit jouer son rôle de plein partenaire, il doit investir et s'investir, autant il faut aussi se donner les outils nécessaires pour qu'on puisse régler certaines situations. Cela ne veut pas dire qu'il faut aller là-dedans, mais si le partenariat public-privé peut être une solution, il ne faut pas le rejeter du revers de la main.

Ceci étant dit, on devrait mettre en avant des fonds dédiés, au niveau du transport par exemple. On parle ici de développement durable; cela n'a pas de bon sens de perdre 40 % de son eau. Donc, nécessairement, on doit s'investir, mais on doit redéfinir également le leadership. Comme métropole, Montréal doit nécessairement jouer un rôle de premier plan, mais c'est vrai aussi pour l'ensemble des municipalités canadiennes.

Donc, oui, le gouvernement doit changer sa façon sectaire de fonctionner. Oui, on doit parler de fonds dédiés. Peut-être qu'en ayant ce genre de fonds dédiés et qu'en ayant une vraie stratégie nationale, le gouvernement — qui pense malheureusement qu'un gouvernement signifie moins de gouvernement — pourra régler la situation. Cependant, j'inviterais mon collègue à ne pas non plus tomber dans l'autre extrême et à regarder l'ensemble des options. Il se peut qu'un partenariat public puisse être bon, mais cela ne veut pas dire que ça doit être une panacée non plus.

• (1125)

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses réponses. Je lui demanderais toutefois de souligner de nouveau l'importance de l'infrastructure en général et de parler du rôle que le gouvernement fédéral joue en cette matière, parce que le problème, c'est que les municipalités de partout au pays n'ont pas les ressources financières

voulues pour se doter de l'infrastructure dont elles ont besoin. Le député nous dirait-il ce qu'il en pense?

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, tantôt, j'ai parlé en français de l'époque où j'étais ministre des Sports. Je peux assurer au député que le gouvernement fédéral a un rôle de premier plan à jouer. Quand les Jeux panaméricains ont eu lieu au Manitoba, en 1999, le Parti libéral, alors au pouvoir, a montré de façon très directe et concrète que le gouvernement fédéral pouvait jouer un rôle à cet égard.

Bien sûr, il s'agit là de sports et de loisirs. Je crois cependant que le gouvernement fédéral a aussi un rôle à jouer sur le plan du développement durable, du transport et de l'économie en général.

Nous pouvons évidemment respecter les limites de notre champ de compétence. Beaucoup diront, je le sais, que les municipalités relèvent des provinces. Je pense toutefois que nous n'avons plus le choix de nous concerter, parce que l'absence du gouvernement fédéral de certains partenariats aurait une incidence directe sur la population. C'est pourquoi le gouvernement fédéral a agi comme il l'a fait à l'égard de la taxe sur l'essence. C'est pourquoi nous avons ces programmes d'infrastructure.

Nous devons cesser de regarder ce qui a été fait par le passé. Nous devons nous tourner vers l'avenir et faire comprendre clairement aux contribuables qu'en matière d'infrastructure, le gouvernement fédéral a un rôle à jouer et que ce qu'il fera aura une incidence directe sur leur qualité de vie.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, sur son site Web, la Fédération canadienne des municipalités fait valoir qu'il y a un déficit en matière d'infrastructures, un retard sur le plan des réparations et de la construction qui nuit à toutes les entreprises et à toutes les familles canadiennes. Elle indique que, depuis 25 ans, les Canadiens voient une aggravation des symptômes du déficit en matière d'infrastructures: des ponts qui rouillent, des routes qui s'écroulent, des autobus et des métros bondés et des milliers d'avis de faire bouillir l'eau. Elle fait remarquer que les municipalités sont propriétaires de 53 % des infrastructures du pays, mais qu'elles ne reçoivent que 8 ¢ de chaque dollar versé par les contribuables.

Bien sûr, on a laissé s'aggraver le déficit en matière d'infrastructures pendant 25 ans, c'est une longue période, mais on l'évalue maintenant à plus de 100 milliards de dollars. Depuis 1988, les gouvernements conservateurs et libéraux se sont succédé. Le député pourrait-il nous expliquer comment ce déficit a pu voir le jour si les gouvernements libéraux et conservateurs ont bien fait leur travail, à moins que ce ne soit la Fédération canadienne des municipalités qui ait tout faux?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, il faudrait peut-être aussi poser des questions aux gouvernements néo-démocrates provinciaux.

[Traduction]

Il ne s'agit pas d'étiqueter, mais de savoir de quoi l'avenir sera fait. Voilà pourquoi, en 1993, nous avons créé le programme d'infrastructures. Ce n'est jamais suffisant. Naturellement, il faut récupérer pour assurer notre avenir. Un député vient de mentionner que Montréal perd 40 % de son eau potable. Il ne sert à rien de jeter le blâme sur l'un ou l'autre, il faut plutôt travailler ensemble afin d'améliorer la situation. Je crois que c'est ce que sous-tend la motion. C'est l'affaire de tout le monde, sans partisanerie. Il faut aller de l'avant.

Travaux des subsides

[Français]

On parle de nouvelles structures et de calendriers de plans de financement qui vont être tout aussi importants que la bonification du financement. La Fédération canadienne des municipalités demande également d'accroître le financement des infrastructures selon un pourcentage du produit intérieur brut, pour qu'il corresponde aux niveaux atteints entre les années 1950 et 1970.

La première chose qu'on doit faire, c'est réaliser qu'il y a un problème. Oui, des solutions ont été apportées, mais d'ici à 2014, il faut renouveler le plan et le faire selon d'autres paramètres dans la même foulée de l'investissement. Le rôle du gouvernement canadien est là, et il doit investir dans les infrastructures.

• (1130)

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps avec le député de Beaches—East York.

Je suis très heureuse de me lever aujourd'hui pour parler de la motion déposée par ma collègue la députée de Trinity—Spadina. Je siège au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et, semaine après semaine, on y voit l'inaction des conservateurs face à ce problème, lié à l'infrastructure, qui va arriver dans un an, au terme de Chantiers Canada.

Au début de son discours, le député conservateur a dit qu'investir en infrastructure, c'est investir pour le développement des communautés. Je suis totalement d'accord avec lui, mais je ne vois pas comment il peut dire ça aujourd'hui et annoncer en même temps qu'il va voter contre notre motion, parce que c'est ce qu'elle demande. On demande un plan stable, à long terme et non partisan pour l'investissement en infrastructure.

Quand on parle d'infrastructure, on parle de quatre grandes catégories: les routes, les autoroutes, le réseau d'égouts et les installations d'épuration des eaux et d'approvisionnement en eau potable et les ponts. Présentement, ce qui est dommage, en ce qui concerne la façon dont on fonctionne, c'est qu'on procède par des demandes à la pièce. D'ailleurs, on l'a précisé quand on a fait une étude sur le transport en commun.

Par exemple, si une communauté dit avoir besoin d'un meilleur système d'égouts, elle ne peut pas en plus faire une demande concernant son transport en commun, car elle mettrait en compétition plusieurs de ses projets. Ce qui est dommage aussi et qu'on voit présentement, avec les demandes à la pièce, c'est qu'avec un gouvernement majoritaire comme celui-ci, il est très facile de tomber dans la partisanerie, de favoriser certaines collectivités parce qu'elles votent en faveur du gouvernement et de leur donner des projets qui vont améliorer la vie des citoyens de ces communautés. Mais la communauté d'à côté, surtout le Québec, ne recevra pas grand-chose, parce qu'elle ne vote pas pour le gouvernement. C'est ce que je trouve dommage.

Je vais commencer par dire exactement ce que l'on veut, puis je donnerai des exemples concrets de problématiques auxquelles Montréal et ma circonscription font face tous les jours, et qui pourraient être réglées en acceptant la motion que ma collègue dépose aujourd'hui.

On demande d'avoir les outils nécessaires pour bien gérer les fonds en infrastructure. On veut un plan efficace d'infrastructure à long terme qui sera annoncé dans le budget de 2013 et qui sera conçu à l'aide de consultations continues avec les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones. Même si, depuis ce matin, le gouvernement se vante de procéder à des consultations,

c'est un des gouvernements qui consultent le moins. On veut que ce soit inscrit pour voir ça arriver.

On voudrait un plan qui a une durée de 20 ans, comme le demande la Fédération canadienne des municipalités, afin de permettre une meilleure planification à long terme et l'appui aux projets de longue durée. Dans le fond, si une municipalité veut faire un projet de longue durée — je viens d'entendre mon collègue libéral parler d'un stade de football à Sherbrooke —, ce sont des coûts énormes pour elle. Ça nous prend l'assurance qu'il y a un fonds fédéral qui va nous aider à appuyer ça. On voit de plus en plus que le fédéral donne une maigre portion des coûts reliés à l'infrastructure. Alors, un plan sur 20 ans nous permettrait de mieux planifier ce qu'on va faire et l'aide que le fédéral pourra apporter à de tels projets d'envergure.

Ensuite, on veut que le plan comprenne des critères de financement et des cibles clairement décrits. On veut faire appel à des mécanismes de financement transparents, responsables et apolitiques, et ce, afin de faciliter le processus de présentation des demandes. Comme je l'expliquais tantôt, c'est trop facile de plonger dans la partisanerie présentement, donc on veut un plan qui va permettre d'éviter cette situation.

Par ailleurs, on veut un plan qui favorise l'utilisation de technologies innovatrices qui assurent une plus grande efficacité et une plus grande durabilité. On veut réserver des fonds au remplacement et à l'accroissement de l'infrastructure dans les régions rurales, éloignées et nordiques, ainsi que pour le transport en commun, et ce, afin de réduire la durée des déplacements entre le domicile et le travail.

• (1135)

Le transport en commun touche beaucoup Montréal, donc j'en parlerai un peu plus. Je vais commencer par deux citations qui appuient mes dires. Le ministère des Transports du Québec a déposé un rapport sur la congestion routière, où il est dit:

Il y aura d'ici 2016 une augmentation de deux millions de déplacements par jour dans l'agglomération de Montréal, soit une augmentation de 25 p. 100, ce qui signifie qu'on aura à gérer d'ici là 10,2 millions de déplacements par jour.

Comme quoi nous vivons beaucoup de congestion à Montréal. Pour le démontrer davantage, j'ai lu dans *The Gazette* qu'un sondage a été effectué par TomTom GPS. Je cite:

[Traduction]

Selon un sondage sur la circulation en Amérique du Nord effectué par le fabricant de GPS TomTom, Montréal se classe au quatrième rang des 26 villes étudiées en fait de bouchons de circulation [...] Au total, les Montréalais accumulent 92 heures de retard par année en raison des embouteillages.

[Français]

Nous perdons donc 92 heures de notre vie dans le trafic, assis dans notre auto. C'est assez incroyable.

Dans ma circonscription, nous faisons face à des problèmes assez hallucinants. Notre-Dame-de-Grâce, Lachine, Dorval, Montréal-Ouest sont situés dans l'ouest de Montréal. Je n'ai malheureusement pas de station de métro dans ma circonscription parce que je vis en banlieue. Nous faisons affaire avec le train de banlieue et le système d'autobus, qui ne sont malheureusement pas très efficaces.

Travaux des subsides

Les députés de Montréal ont d'ailleurs rencontré la STM il y a deux semaines à ce sujet. Je leur ai demandé ce qui se passait. Dans ma circonscription, quand je fais le trajet de Notre-Dame-de-Grâce à Lachine en auto, il me faut 10 minutes. À pied, ce n'est pas vraiment envisageable; il faut prévoir une heure parce qu'il faut traverser l'autoroute 20. En autobus, pour ce qui est des rares autobus qui viennent, il faut environ une heure et demie. Certains de mes employés qui habitent à Notre-Dame-de-Grâce, dans mon comté qui n'est pas si grand que cela, font plus d'une heure de transport en autobus.

Certains citoyens m'appellent et me disent qu'ils aimeraient venir me voir à mon bureau, mais que c'est problématique à cause du transport. Le campus Loyola de l'Université Concordia est situé dans ma circonscription. Cela représente beaucoup d'étudiants qui trouvent cette situation difficile. Les 92 heures qu'ils passent dans le transport en commun, c'est 92 heures qu'ils ne consacrent pas à leurs études ou à leur travail, s'ils ont besoin d'un emploi, parce que les frais pour l'éducation sont élevés. Il s'agit toutefois d'un autre débat.

C'est vraiment problématique. Ces personnes qui viennent me voir, ce sont des familles qui ne peuvent pas passer du temps avec leurs enfants, ou des amoureux qui se voient moins. C'est triste.

Le Train de l'Ouest est un autre projet dans ma circonscription, soit la ligne qui part de Vaudreuil et va jusqu'au centre-ville. Nous avons beaucoup de problèmes avec cette ligne. Il s'agit du seul train qui va assez rapidement de ma circonscription jusqu'au centre-ville de Montréal, mais cela, quand il y a des trains. Nous parlons de 16 départs par jour et nous avons de la difficulté à obtenir plus de fonds pour refaire complètement la ligne de l'Ouest. Cela représente des coûts très élevés. Nous ne savons pas encore ce qu'il adviendra de ce projet. Nous n'avons reçu aucune promesse du gouvernement fédéral afin de savoir s'il y aura assez d'argent pour améliorer la situation. Il s'agit de la qualité de vie de mes citoyens.

Je trouve cela triste pour les personnes qui ont voté pour les conservateurs. Il s'agissait de leur slogan: Ma région au pouvoir. Si on votait pour les conservateurs, on aurait de l'argent; si on ne votait pas pour eux, on n'en aurait pas. À cet égard, l'actuel sénateur Smith, qui était alors candidat dans Lac-Saint-Louis, l'avait dit: si on voulait un Train de l'Ouest, il fallait voter pour lui. C'est assez clair et assez triste.

Je terminerai donc en disant qu'il y a un autre projet d'infrastructures lamentable dans ma circonscription, soit le métro Vendôme. Ce métro n'a pas d'accessibilité. Une personne handicapée ne peut donc pas avoir accès au métro; et on est en train de construire le nouvel hôpital de Montréal à 20 minutes de là.

Donc nous voulons un plan d'infrastructures stable, à long terme et non partisan afin de régler ce genre de problèmes. C'est décourageant présentement. J'espère que dans le budget de 2013, nous pourrions le voir. Plein de coupes ont été faites à VIA Rail, ce qui est très triste.

• (1140)

J'espère qu'on va pouvoir continuer à investir dans les infrastructures et que le gouvernement mettra sur pied des projets qui ont de l'allure.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, il est utile de remonter un peu dans le temps. Il y a 20 ans, le gouvernement fédéral ne

finançait pas les infrastructures municipales. Les municipalités s'en sortaient toutes seules. Tout au long des deux dernières décennies, des programmes ont été créés afin de financer des projets d'immobilisations. Pensons aussi au très généreux transfert de la taxe sur l'essence, que notre gouvernement a rendu permanent et qui a fait grimper en flèche les revenus des municipalités.

Ces revenus ont en effet bondi de plus de 60 % depuis 10 ans, alors que l'inflation et la croissance démographique combinées représentent une augmentation d'environ 30 % sur la même période. De plus, les revenus directs des municipalités, notamment ceux tirés des vastes programmes d'immobilisations, tels que le Plan d'action économique et le Fonds Chantiers Canada, financent chaque projet à hauteur du tiers.

Nous avons constaté une hausse considérable des ressources fédérales et provinciales destinées à financer les infrastructures municipales, mais aussi des revenus directs que touchent les municipalités. Pourtant, le NPD croit encore que, pour résoudre nos problèmes d'infrastructures, il faut davantage d'argent.

Voici ma question: pourquoi le NPD a-t-il voté contre tous les programmes déjà institués qui ont accru de façon aussi spectaculaire les ressources mises à la disposition de nos municipalités?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

On a voté contre les budgets omnibus, car, à nos yeux, ces derniers contenaient des centaines d'injustices pour les Canadiens et les Canadiennes. Je vais répondre à mon collègue par une question, puisqu'il aime beaucoup lui-même répondre par des questions.

Pourquoi le Canada est-il le seul pays du G8 à ne pas encore avoir de stratégie à long terme pour le financement du transport en commun? Comment se fait-il que je sois obligée de dire aux citoyens de ma circonscription que le Canada ne peut se doter de transports en commun parce que le gouvernement fédéral ne les finance pas? Pourquoi les communautés du Nord n'ont-elles toujours pas accès à l'eau potable parce que le gouvernement n'accorde pas de financement?

En effet, dans le passé, de bonnes choses ont été faites, mais ce n'est pas ce dont on parle. On parle de ce qui se passera dans deux ans et de ce qui se passera en 2014 lorsque Chantiers Canada prendra fin. Pourrions-nous dire aux municipalités qu'un fonds stable et apolitique sera là pour les aider?

Actuellement, notre collègue d'en face n'en parle pas. Il dit avoir aidé les municipalités. Cependant, lorsqu'on regarde où cela a été fait au Canada, on comprend clairement que la démarche d'allocation de fonds était politique. Ce qu'on demande aujourd'hui, c'est que ce fonds ne soit pas politisé. Or mon collègue d'en face n'a pas pu répondre à cette question.

[Traduction]

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Lorsque nous entendons les députés du parti au pouvoir dire que tout va sur des roulettes dans nos villes, monsieur le Président, de deux choses l'une: soit ils n'ont soit jamais emprunté l'autobus ou le métro, soit ils n'ont jamais mis les pieds dans une ville.

Travaux des subsides

En fin de semaine, Centraide et l'Université McMaster ont présenté une étude sur le travail précaire selon laquelle, grosso modo, 50 % de tous les travailleurs du Sud de l'Ontario occupent un emploi précaire, c'est-à-dire à temps partiel ou temporaire. Ces gens se démènent pour gagner leur vie en occupant plusieurs emplois. Les problèmes de transport en commun et de congestion routière revêtent une importance toute particulière pour ces travailleurs d'une extrême précarité.

Il faut un financement stable et il faut un plan. Or, dans la motion d'aujourd'hui, il est question d'un plan. Nous voulons que les ministériels adhèrent véritablement à un plan qui permette vraiment de décongestionner nos villes.

Ma collègue a-t-elle des hypothèses pour expliquer pourquoi les conservateurs craignent autant de s'asseoir avec les villes afin de convenir d'un plan?

• (1145)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question.

Je sais que Toronto et les grandes villes du Sud de l'Ontario ont le même problème que Montréal relativement au transport et à la qualité de vie de ses citoyens. Dans mon rapport, je lis que 92 heures sont perdues dans le transport, ce qui équivaut à beaucoup de jours au bout du compte.

Effectivement, notre plan est de s'asseoir avec les provinces, les territoires, les communautés autochtones et les collectivités pour voir ce qu'il y a à faire et pour voir dans quelle direction il faut aller.

Plus tôt, je n'ai pas eu le temps de le mentionner, mais on veut que des rapports soient déposés assez régulièrement, afin de savoir où l'argent a été investi et de déterminer la façon dont on peut s'améliorer.

Il faut commencer par un plan dont les provinces, les territoires, les peuples autochtones et les collectivités discuteront.

[Traduction]

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir prendre la parole au sujet de la motion de l'opposition présentée par ma collègue néo-démocrate et championne des municipalités canadiennes, la députée de Trinity—Spadina.

La motion d'aujourd'hui repose sur des arguments économiques, exposés succinctement dans le mémoire sur cette question présenté par la Fédération canadienne des municipalités au gouvernement en novembre dernier. Dans son introduction, on peut lire, notamment:

Les infrastructures municipales sont les piliers de notre économie. Les petites entreprises ont besoin de routes et de ponts en bon état pour livrer leurs biens et leurs services. Les travailleurs ont besoin de réseaux de transport collectif rapides et efficaces pour se rendre au travail. Les entreprises en croissance misent sur des services communautaires de qualité — bibliothèques, patinoires, et ainsi de suite — pour recruter des travailleurs qualifiés. Malheureusement, ces piliers sont en train de craquer sous les tensions.

Quand l'enjeu est exprimé en ces termes, appuyer la motion d'aujourd'hui semble aller de soi. L'objet de la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui fait pratiquement consensus à l'extérieur de la Chambre. Comme nous l'entendrons tout au long de la journée, l'appel lancé pour l'élaboration d'un plan d'infrastructure fédéral à long terme qui soit transparent et prévisible, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, a l'appui des dirigeants d'entreprise, des syndicats, des économistes, d'organisations de la société civile, de divers spécialistes et, bien entendu, des dirigeants municipaux.

Si je dis que cette idée fait « pratiquement consensus », c'est que certains semblent ne pas encore y adhérer. Ce sont, chose curieuse, les deux partis fédéraux, conservateur et libéral, qui ont occupé le pouvoir tour à tour depuis plus de 40 ans et qui ont réduit les investissements, qui ont amenuisé la participation du gouvernement fédéral et ont regardé les fondements de notre économie et de nos municipalités s'effondrer.

En sept années au pouvoir, les conservateurs n'ont même pas encore pris conscience de la réalité urbaine du pays dans lequel nous vivons, à savoir que près de 80 % des Canadiens vivent en ville. Ils semblent totalement incapables d'imaginer l'économie canadienne autrement que sous l'angle de l'extraction des ressources ou d'imaginer une économie canadienne mue par l'innovation, un processus social qui prend forcément naissance dans les zones urbaines. Nous assistons donc au démantèlement du cadre environnemental fédéral pour faciliter l'extraction des ressources plutôt qu'à l'élaboration d'une stratégie économique moderne et viable sur le plan environnemental, dans laquelle les villes seraient considérées comme le lieu où sont menées les activités de recherche, de développement, de création et d'innovation en vue d'exploiter les possibilités énormes qu'offre la lutte contre les changements climatiques.

Le Parti libéral, qui a réduit le financement des infrastructures tout au long des années 1990, n'est pas en reste. Il n'a jamais manifesté qu'un intérêt de pure forme et versé des sommes dérisoires lorsqu'il aurait fallu un financement solide. Pire encore, il a refilé aux autres ordres de gouvernement les problèmes budgétaires fédéraux, qui ont fini par échoir aux villes, qui constituent l'ordre de gouvernement le moins apte à entretenir, et encore moins à construire, des infrastructures, ne percevant que 8 cents sur chaque dollar de recettes fiscales.

On constate que l'investissement dans les infrastructures a constamment diminué; il est passé de son pic de 3 % du PIB, à la fin des années 1950 et au début des années 1960, à un niveau minimal gravitant autour de 1,5 % sous les derniers gouvernements libéraux majoritaires. Selon une étude récente, cette baisse représente un manque à gagner d'environ 24 milliards de dollars d'investissement par année dans les infrastructures publiques. En fait, cette même étude conclut que l'investissement net dans les infrastructures a été négatif pendant deux ans lorsque le gouvernement libéral était au pouvoir, car le parc des infrastructures publiques s'est déprécié plus rapidement que la valeur des sommes consacrées aux nouveaux projets.

Ce serait une chose si les autres circonstances étaient restées les mêmes pendant ce temps; il y aurait déjà assez de problèmes comme cela. Or, le contexte technologique, politique et économique a aussi changé depuis 40 ans. En gros, il s'est passé ce qu'on appelle la « mondialisation ». Il s'ensuit que les anciennes façons de gouverner doivent céder le pas aux nouvelles façons qui tiennent compte de l'importance politique et économique des régions urbaines et de leurs économies. Un observateur a d'ailleurs écrit ceci: « Il en découle, sur le plan pratique, que les centres urbains sont devenus un sujet essentiel de l'étude du fédéralisme. »

La motion dont nous sommes saisis s'inscrit donc dans le contexte des politiques fédérales canadiennes qui, depuis longtemps, ne sont pas en phase avec celles des autres pays développés. Ces politiques ne respectent pas le rôle des grandes villes dans l'économie mondiale en ce que celles-ci génèrent de la richesse au Canada. Dans la plupart des autres pays développés, les gouvernements sont devenus des acteurs importants de la vie financière, économique et culturelle des grandes villes. Il est grand temps que nous fassions la même chose.

Travaux des subsides

●(1150)

Au lieu de cela, nous sommes aux prises avec un énorme déficit infrastructurel estimé à plus de 170 milliards de dollars. Dans ma ville, Toronto, ce déficit saute aux yeux de tous les citoyens.

En 1969, l'urbaniste et spécialiste en économie urbaine, Jane Jacobs, pouvait dire que Toronto était la ville la plus prometteuse et la plus dynamique d'Amérique du Nord; une ville toujours indemne qui avait encore du potentiel. Dans son livre *Dark Age Ahead*, paru en 2004, elle a décrit la municipalité où elle a élu domicile comme une ville touchée par une crise, voire plusieurs crises. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'avoir l'oeil aiguisé de Mme Jacobs pour ressentir de la frustration et de l'inquiétude. Comme l'a indiqué Mme Jacobs, avec la succession de gouvernements conservateurs et libéraux des 40 dernières années, ces crises sont devenues de plus en plus évidentes.

Pour ceux qui n'ont pas, comme Mme Jacobs, assisté à la naissance de ces crises, notons que les statistiques et les cartes que David Hulchanski, professeur de l'Université de Toronto, a rassemblées en collaboration avec ses collègues ont permis d'établir de façon exhaustive et convaincante l'évolution de la situation sur plus de 40 ans. Ce colossal projet de cartographie temporelle nous montre comment les inégalités sociales et spatiales ainsi que le déclin économique se sont accentués en 40 ans. Le portrait final, c'est celui d'une ville de Toronto qui a été divisée en trois sous-villes présentant des conditions sociales, économiques et spatiales distinctes, et où de grands espaces géographiques sont dépourvus d'infrastructure. On y trouve ainsi différentes formes de déserts infrastructurels.

Il y a donc dans cette ville ce que la chambre de commerce de Toronto qualifie d'énigme: des bases économiques solides, mais une productivité, un PIB et un revenu disponible qui ne sont pas de calibre mondial. Étant donné que la région de Toronto génère près de 50 % du PIB de l'Ontario et 20 % de celui du Canada, il semble impératif de résoudre cette énigme. La chambre de commerce elle-même indique qu'il faut d'abord et avant tout s'occuper des infrastructures, qu'elle qualifie de « plus grande menace à l'égard du maintien de la croissance et de la prospérité économique de la région de Toronto et, en général, de l'Ontario ».

Bien que l'absence d'infrastructures et, de façon générale, la dégradation des infrastructures existantes constituent un obstacle énorme à la croissance et à la prospérité de Toronto, c'est le transport en commun qui figure en tête de liste des priorités des membres de la chambre de commerce, en raison de « son incidence démesurée sur la compétitivité mondiale de Toronto ». De nombreux autres organismes qui étudient l'économie de Toronto dans un contexte mondial en arrivent à une analyse et à des priorités semblables.

En 2006, on estimait que les embouteillages coûtaient 6 milliards de dollars par an à l'économie de Toronto. Cette donnée date déjà de plusieurs années. Les perspectives sont encore plus sombres maintenant, car la croissance de Toronto se poursuit. En effet, la croissance urbaine de cette ville est l'une des plus rapides au monde. Chaque année, quelque 100 000 personnes viennent s'établir dans notre ville, ce qui signifie que, dans 20 ans, Toronto comptera 50 % plus d'habitants. En l'absence de mesures concrètes, on estime que la perte de productivité associée au transport en commun déficient montera en flèche pour atteindre 15 milliards de dollars par année. De façon plus concrète, cela signifie que les banlieusards de Toronto, qui endurent déjà les temps de déplacement les plus longs en Amérique du Nord, peuvent s'attendre à être coincés dans la circulation pendant trois semaines ouvrables de plus par année.

Parmi les membres de l'OCDE et du G8, le Canada est le seul pays qui n'a pas de stratégie nationale de transport en commun. Nous continuons ainsi à nos risques et périls sur le plan économique. Il est plus que temps que le gouvernement surmonte l'aversion qu'il éprouve pour la prévoyance et qu'il mette en place, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, un plan fédéral pour les infrastructures prévisible et à long terme. Joignez-vous au consensus.

Les crises dont parle Jane Jacobs sont, selon elle, les conséquences concrètes d'erreurs concrètes. Ces conséquences ne doivent pas nécessairement être éternelles. Nous pouvons résoudre ces problèmes et saisir les grandes possibilités qui sont à notre portée. Nous devrions, pour commencer, appuyer la motion d'aujourd'hui.

●(1155)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD): Monsieur le Président, il faut que le gouvernement s'engage à adopter un plan de financement à long terme des infrastructures. Les municipalités ne peuvent pas continuer à se demander, chaque année, si elles auront du financement pour leurs projets d'infrastructures.

Voici ce que pense l'Association des municipalités de l'Ontario:

Au quotidien, les infrastructures municipales sont l'assise sur laquelle les résidents et les entreprises s'appuient pour jouer un rôle efficace dans l'économie moderne. Les infrastructures de transport, par exemple, relient les gens à leurs emplois, les consommateurs aux producteurs et les entreprises aux marchés locaux et étrangers. Selon des recherches menées par Statistique Canada, les entreprises économisent 11 ¢ pour chaque dollar investi dans les infrastructures publiques. Dans le secteur manufacturier, important acteur économique de l'Ontario, chaque dollar investi se traduit par des réductions de coûts de 22 ¢.

Le financement des infrastructures n'est pas uniquement une question de services offerts à la population; cela a des effets sur l'économie.

J'aimerais que mon collègue nous en dise plus long sur cet important élément que le gouvernement actuel néglige. Malgré le Plan d'action économique, certaines localités trouvent les délais trop serrés. Elles ont besoin d'une plus grande souplesse, ce que leur garantirait un financement à long terme. Mon collègue peut-il nous en dire plus?

M. Matthew Kellway: Monsieur le Président, effectivement, la motion prône un financement à long terme sur lequel les municipalités peuvent compter. Les investissements nécessaires sont colossaux et l'horizon de planification est très long. Pas étonnant que les municipalités soient préoccupées et aient peur d'investir dans leurs infrastructures en l'absence d'un plan à long terme et d'un partenariat soutenu.

Ma collègue a tout à fait raison de dire que c'est essentiellement une question d'économie. Selon des statistiques que j'ai vues, chaque dollar investi dans les infrastructures a des retombées de 17 ¢ pour les entreprises, sans parler des effets multiplicateurs. Il suffit de consulter les annexes aux documents budgétaires du gouvernement pour constater qu'investir dans les infrastructures stimule énormément la création d'emplois au pays. Mais surtout, il s'agit de relier les travailleurs à leurs emplois. Dans une ville comme Toronto, c'est extrêmement difficile étant donné la présence de secteurs désertés par les transports en commun.

Travaux des subsides

Mon collègue de Davenport a fait mention d'une étude réalisée par Centraide et l'Université McMaster sur le travail précaire, selon laquelle près de 50 % des travailleurs du Sud de l'Ontario cumulent des emplois à temps partiel qui sont éloignés les uns des autres. Ces travailleurs sont contraints de faire deux heures d'autobus pour se rendre au lieu d'un de leurs emplois à temps partiel, puis de refaire deux heures d'autobus ou de tramway. Ce n'est pas bon pour la productivité de notre ville et du pays.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, je félicite mon collègue de Beaches pour son discours. Il a abordé une foule de sujets. Toutefois, j'aimerais signaler que, selon la chambre de commerce de la région du Grand Toronto, à l'heure actuelle, le problème du transport en commun constitue la plus grande menace à la prospérité économique. Quelque six millions de personnes vivent dans cette région, ce qui en fait la plus grande communauté urbaine du Canada. En général, à la Chambre, on ne parle pas des préoccupations de Toronto parce qu'on pense que tout va bien là-bas, mais cette ville est aux prises avec une crise grave, comme le député l'a souligné.

Le député pourrait-il dire pourquoi les ministériels — qui ne cessent de répéter la même rengaine sur les emplois, la croissance et la prospérité — ne sont pas en faveur d'établir des partenariats comme le prévoit cette stratégie?

• (1200)

M. Matthew Kellway: Monsieur le Président, je dois avouer que je n'ai pas la réponse à la question de mon collègue. Je trouve cela déconcertant. Le gouvernement prétend avoir comme priorité la création d'emplois et la prospérité au pays, mais il n'investit pas dans la plus grande économie urbaine du Canada, ce qui, de toute évidence, a des répercussions néfastes sur le plan économique.

Il est intéressant de voir que les membres de la chambre de commerce considèrent que le transport en commun constitue le plus important problème à Toronto. Voilà ce qui est ressorti d'un sondage mené auprès de ses membres.

Je suggère aux conservateurs d'arrêter de se comparer aux libéraux et d'avoir comme seul objectif de faire mieux qu'eux, étant donné que ceux-ci avaient placé la barre très bas, voire à ras le sol. Les conservateurs doivent redresser l'économie et donner suite aux préoccupations bien réelles des Canadiens.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat d'aujourd'hui sur la motion de l'opposition. J'hésite entre les termes « paradoxal » et « comique » pour décrire la réaction des néo-démocrates qui se sont enfin rendu compte, après sept ans, qu'il nous faut des infrastructures dans ce pays. Espérons qu'ils appuieront et reconnaîtront certaines de nos initiatives.

Notre gouvernement affiche un excellent bilan en matière d'infrastructures, c'est incontestable. Nous sommes d'avis que dans l'ensemble du pays, il est vital d'avoir des infrastructures publiques modernes et de calibre mondial. En effet, ces infrastructures servent d'assise à la prospérité et au dynamisme des collectivités, créent des emplois et renforcent notre économie.

Notre gouvernement s'est engagé à créer une nouvelle stratégie en matière d'infrastructures. Nous avons donc élaboré une formule pour les investissements dans ce secteur, le plan Chantiers Canada, qui prévoit un financement prévisible et à long terme pour les projets prioritaires à grande et à petite échelle. Lancé en 2007, le plan Chantiers Canada, avec une enveloppe de 33 milliards de dollars destinés aux infrastructures du pays, constitue un investissement sans précédent de la part du gouvernement fédéral. Au cours des sept

prochaines années, le plan Chantiers Canada financera de nombreux programmes et initiatives, dont le Fonds Chantier Canada, le Fonds de base pour les provinces et les territoires et le Fonds de la taxe sur l'essence.

Ces programmes ainsi que d'autres initiatives s'inscrivent dans un plan d'investissement qui assurera le financement de divers projets au cours des sept prochaines années. Il s'agit de l'engagement le plus long en matière d'infrastructures qu'ait pris un gouvernement dans l'histoire récente. Les programmes prévus offrent suffisamment de souplesse pour répondre aux besoins locaux tout en appuyant les priorités nationales.

Je tiens à souligner le rôle important que jouent ces programmes pour le soutien et le renouvellement des infrastructures publiques partout au pays.

Il est important de signaler que, lorsque l'économie canadienne a été secouée par la récession mondiale en 2009, notre gouvernement a subventionné les programmes existants de financement des infrastructures par le biais d'un financement opportun, ciblé et temporaire, comme le complément offert dans le cadre du volet Collectivités du plan Chantiers Canada et le Fonds de stimulation de l'infrastructure.

Le Fonds Chantier Canada fournit un financement axé sur une approche à deux volets: les priorités nationales et régionales d'une part et, d'autre part, les initiatives locales. Le volet Grandes infrastructures du Fonds est axé sur les projets stratégiques plus vastes, d'importance nationale et régionale présentant des avantages économiques, environnementaux et sociaux. Le volet Collectivités met l'accent sur les initiatives locales, par l'entremise d'un financement réservé aux projets réalisés dans les collectivités dont la population est inférieure à 100 000 habitants.

Je vous informe que je partagerai mon temps de parole avec le ministre d'État (Transports).

Le volet Collectivités tient compte des besoins en infrastructure propres aux petites collectivités du Canada et met l'accent sur des projets qui répondent aux objectifs liés à l'environnement, à l'économie et à la qualité de vie. Le fonds, d'une valeur de 1 milliard de dollars à l'origine, a été bonifié de 500 millions de dollars dans le cadre du Plan d'action économique du Canada de 2009. Jusqu'à présent, le programme a permis de financer plus de 1 400 projets à petite échelle qui contribuent à améliorer la gestion de l'eau et des eaux usées, les transports en commun, les routes locales et d'autres éléments d'infrastructure communautaire.

Monsieur le Président, je sais que bon nombre de projets ont eu lieu dans votre circonscription, la mienne et celles de bien d'autres députés. Le NPD a laissé tomber les petites localités lorsqu'il s'est opposé aux mesures du gouvernement.

Bien que le volet Grandes infrastructures du Fonds Chantiers Canada soit destiné aux projets d'envergure, ceux-ci peuvent être réalisés tout autant dans les petites localités que dans les grands centres. En plus de bénéficier aux collectivités visées, ces projets ont une portée considérable d'envergure régionale et même nationale. Ce fonds permet d'effectuer des investissements stratégiques dans les systèmes de gestion de l'eau et des eaux usées et d'obtenir des résultats concrets et durables. Nous facilitons la circulation des marchandises et des personnes en investissant dans le transport en commun et le système de transport national.

Travaux des subsides

Par exemple, les habitants de Nipigon, en Ontario, ont récemment célébré la mise à niveau de leur centre de traitement des eaux usées. Les travaux ont amélioré la qualité de l'eau évacuée dans la baie du Nipigon, dans le lac Supérieur, ce qui protège la santé des habitants de la région et contribue à la réduction de la pollution dans une région dont l'équilibre écologique est déjà fragile. Voilà un autre exemple de mesure qui sert l'intérêt du Canada. Si les néo-démocrates se souciaient vraiment du Canada, ils auraient appuyé notre plan d'action.

Nous versons des fonds pour terminer la construction de périphériques autour de Calgary et d'Edmonton. Ceux-ci amélioreront la circulation routière, réduiront le nombre d'accidents et normaliseront les voies de transport dans ces deux villes et en périphérie de celles-ci. Réduire la congestion routière ne semble pas être une priorité pour le NPD.

● (1205)

Les habitants du comté de Pictou, en Nouvelle-Écosse, ont la chance de pouvoir se remettre en forme et de demeurer actifs grâce au centre de mieux-être du comté de Pictou, qui a été construit récemment.

Le Fonds Chantiers Canada a été créé pour une période de sept ans, mais le gouvernement continuera à investir après 2014 pour assurer la continuation de divers projets.

Parlons un peu du Financement de base pour les provinces et les territoires qui assure un financement prévisible, stable et flexible pouvant être utilisé en fonction des priorités. Rationalisé et souple, ce financement est assorti d'exigences administratives simplifiées. Dans le cadre de ce financement, on a alloué à chaque province et territoire 175 millions de dollars au total, soit 25 millions par année au cours des sept ans que durera le programme. Le Plan d'action économique a aussi offert aux divers ordres de gouvernement une plus grande flexibilité: l'accès au financement a été accéléré afin de soutenir la reprise économique.

Le NPD est un parti dogmatique et le mot flexibilité ne fait pas partie de son vocabulaire, il a donc aussi voté contre cette initiative.

Le Financement de base pour les provinces et les territoires appuie les améliorations du barrage est de Chilliwack, ce qui permettra d'améliorer les mesures de protection contre les inondations pour plus de 40 000 résidents des zones inondables. Ces améliorations permettront d'améliorer la protection des infrastructures essentielles telles que les chemins de fer, la route transcanadienne, les infrastructures pétrolières et gazières, les services publics, les hôpitaux et les établissements de soins de santé, ainsi que les usines de traitement des eaux usées. Le financement appuie également les travaux d'élargissement et de pavage de la route translabradorienne entre Red Bay et Happy Valley-Goose Bay. La route translabradorienne est la principale route publique de la région; elle traverse certains des territoires les plus isolés du Nord-Est du Canada. Voilà des améliorations qui permettront de créer de nombreux emplois à l'échelle locale, de stimuler la croissance économique et de renforcer les régions visées.

Pas plus tard que vendredi dernier, le gouvernement fédéral et celui de l'Alberta ont annoncé l'achèvement de 12 importantes initiatives visant les infrastructures routières et appuyant la croissance économique dans la province. Les Albertains profitent de routes plus sécuritaires et d'une circulation routière plus fluide, ce qui favorise la croissance, la création d'emplois et la prospérité économique.

Afin de tenir compte des besoins et de la situation des petites localités des trois territoires nordiques, les sommes allouées au titre

du Fonds Chantiers Canada ont été combinées à celles qui leur étaient destinées dans le cadre du Financement de base pour les provinces et les territoires. Ce financement combiné est attribué selon les conditions associées au Financement de base pour les provinces et les territoires, ce qui donne aux territoires passablement de latitude pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure.

Au Nunavut, les habitants de Kugluktuk ont maintenant accès à un bureau de hameau de deux étages, qui rassemble tous les employés du hameau sous un même toit et permettra d'augmenter la productivité, d'offrir un meilleur service à la population et de réduire les coûts de fonctionnement. Ce bureau de hameau aura un effet positif sur les résidents et les entreprises de la région pendant de nombreuses années.

Jetons maintenant un coup d'oeil sur le Fonds de la taxe sur l'essence. C'est une initiative que moi-même et bon nombre d'autres députés réclamions quand nous faisons de la politique municipale. Nous croyions fermement que l'argent devait revenir aux municipalités. Le Fonds de la taxe sur l'essence est maintenant permanent, bien que les néo-démocrates aient voté deux fois contre cette mesure. Ce fonds procure aux municipalités canadiennes un financement prévisible et durable de 2 milliards de dollars par année, qu'elles peuvent consacrer à leurs projets d'infrastructures prioritaires. Il s'agit d'un programme très souple. Les villes n'ont pas à investir un montant correspondant, elles peuvent garder les fonds en banque pour les années suivantes, et elles n'ont pas besoin de faire approuver chacun des projets. Grâce au Fonds de la taxe sur l'essence, nous fournissons aux provinces, aux territoires et aux municipalités un financement stable à long terme, qu'ils peuvent utiliser selon leurs priorités. C'est un mode de financement simple et souple, comportant peu de formalités administratives.

Le bilan de notre gouvernement démontre qu'en matière d'infrastructures, nous favorisons des investissements sur mesure, qui s'adaptent aux besoins spécifiques. Nous effectuons des investissements ciblés destinés à des projets de petite ou de grande envergure, qui contribuent à des enjeux prioritaires tels que la qualité de l'eau potable et les transports.

Le financement que notre gouvernement consacre aux infrastructures contribue au dynamisme des collectivités et à la vigueur de l'économie. Le gouvernement ne voudrait surtout pas adopter une énorme taxe sur le carbone qui coûterait cher et nuirait à l'emploi.

● (1210)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD): Monsieur le Président, je n'arrive pas à croire que le député s'en remet aux beaux discours de son parti et se demande réellement si le NPD appuie ou non l'infrastructure. Il sait pertinemment qu'en 2005, grâce aux pressions exercées par le NPD, le Fonds de la taxe sur l'essence a changé les règles en instaurant un financement prévisible pendant cinq ans.

N'oublions pas que le gouvernement a fait la promesse, en 2011, de collaborer avec les provinces, les territoires, la Fédération canadienne des municipalités et les autres intéressés. Cette promesse n'a toujours pas été honorée. Le gouvernement s'engage-t-il à le faire?

Travaux des subsides

J'ai aussi une lettre du Canton de Tehkummah, situé sur l'île Manitoulin, comme le sait sans doute le député. Le canton éprouve des difficultés en raison du faible niveau d'eau dans le chenal de South Baymouth. Il est question dans la lettre parle de l'importance du *Chi-Cheemaun* pour l'économie de ces collectivités et on souligne qu'il est essentiel que le gouvernement fédéral contribue immédiatement au dragage du chenal afin de permettre la passage sécuritaire du traversier *Chi-Cheemaun* et de préserver ainsi la viabilité économique de l'ensemble de l'île Manitoulin.

Le député défendra-t-il cette cause?

M. Larry Miller: Monsieur le Président, les commentaires de la députée d'en face montrent à quel point les néo-démocrates aiment vivre dans le passé. Je crois qu'elle se remémore le rêve de former une coalition avec un autre parti qu'elle a eu en 2005. Tournons-nous plutôt vers l'avenir. Les fonds consacrés aux infrastructures que j'ai mentionnés et qui ont été versés au cours des sept dernières années sont sans précédent dans l'histoire du Canada.

La députée a parlé de *Chi-Cheemaun*, un traversier qui relie le nord de ma circonscription au sud de la sienne. Je le connais très bien. Comme je vis dans la baie Georgienne, je connais la profondeur des eaux. Tout ce que je peux dire, c'est qu'un bon député verrait à ce que son port soit dragué.

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue, qui est assis juste derrière moi, de son excellent discours sur ce que le gouvernement a accompli.

Au nom de l'Alberta, nous tenons à remercier le gouvernement pour les projets routiers qui ont été annoncés la semaine dernière. Je sais qu'un certain nombre de ces projets se réaliseront dans ma circonscription et que certains autres se dérouleront dans la localité de Camrose. Ce sont des dépenses très positives.

Le député a aussi parlé du remboursement de la taxe sur l'essence. C'est une autre question que les municipalités ont porté à l'attention des députés. Elles ont demandé d'obtenir ce remboursement un peu plus tôt et d'en faire une source de financement à long terme pour qu'elles puissent être certaines de sa stabilité. Le gouvernement a répondu favorablement à cette demande.

La semaine dernière, je suis allé parler à des conseillers, et je suis sûr que mon collègue a fait la même chose. Les conseillers m'ont remercié des fonds d'infrastructure qu'ils reçoivent du gouvernement actuel. Ils n'avaient jamais reçu de tels fonds par le passé.

Mon collègue aimerait-il donner quelques exemples à la Chambre des fonds d'infrastructure stables et à long terme que nous avons fournis à sa circonscription pour des projets ayant des répercussions à long terme?

• (1215)

M. Larry Miller: Monsieur le Président, je connais très bien mon bon ami et collègue. Les habitants de Crowfoot sont chanceux d'avoir un député qui travaille très fort. Je crois qu'il est le deuxième député le plus travailleur au pays, après le représentant de ma circonscription, bien sûr.

Pour répondre à la question de mon collègue, j'ai eu la chance d'obtenir des projets qui sont très importants pour ma circonscription, et pas seulement pour les municipalités où ils auront lieu, mais pour toute la région. Je pense notamment à Owen Sound et à Hanover, aux extrémités sud et nord de ma circonscription, qui ont construit des structures fantastiques. La ville d'Owen Sound a reçu de l'argent pour l'expansion de ses infrastructures des eaux usées. Owen Sound était l'une des dernières grandes municipalités en bordure de la baie Georgienne où des eaux d'égout brutes

débordaient parfois durant, par exemple, les grosses tempêtes de pluie. Nous prenons des mesures pour aider la ville, et nous réalisons d'autres projets pour nous assurer que ce genre de situation ne se reproduise plus.

L'hon. Steven Fletcher (ministre d'État (Transports), PCC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole aujourd'hui pour rappeler les mesures prises par le gouvernement pour soutenir les collectivités canadiennes et créer des emplois. Le gouvernement a beaucoup contribué à renforcer les collectivités canadiennes. Il a concouru au développement économique bien avant 2009, année où la situation économique mondiale a connu un ralentissement marqué.

Grâce à notre intervention rapide et déterminée, aujourd'hui, le Canada affiche la plus forte croissance de l'emploi des pays du G7. Le soutien apporté au bon moment par le plan d'action canadien et la solidité des paramètres économiques fondamentaux du Canada ont permis à notre pays et à notre économie de tenir bon pendant une période d'incertitude soutenue à l'échelle mondiale. Le gouvernement continuera de se concentrer sur la création d'emplois et la croissance pour les Canadiens de notre grand pays.

Grâce, en partie, à nos programmes de développement économique et communautaire stratégiques, nous avons vu la création nette de 900 000 emplois depuis la fin de la récession. Pour continuer de stimuler la croissance économique dans le cadre du Plan d'action économique de 2012, le gouvernement a annoncé la création du Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire, communément appelé le FAIC.

Le FAIC fait suite à notre engagement à moderniser les infrastructures du Canada en affectant 150 millions de dollars en deux ans pour faciliter la remise en état et l'amélioration des installations communautaires en place. Ce programme soutient ce qui fait le cœur des collectivités canadiennes, comme les centres communautaires, les bibliothèques, les parcs, les musées et les terrains de jeu et ce, partout au Canada. Ce sont les lieux où se retrouvent familles, amis et voisins.

La création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme des Canadiens, d'un bout à l'autre du pays, sont également importantes dans notre plan. En Saskatchewan, ma collègue la ministre d'État à la Diversification de l'économie de l'Ouest a annoncé un financement important pour la piscine de Kenaston. C'est un projet qui pourra se réaliser grâce au financement fédéral.

Au total, la ministre a annoncé l'attribution de 46 millions de dollars dans l'ensemble de l'Ouest canadien. Je suis enchanté de voir que, partout au pays, les sommes accordées sont accueillies avec le même enthousiasme. Nous travaillerons dans l'immédiat sur environ 300 projets déjà annoncés partout dans l'Ouest.

Jusqu'à maintenant, 80 de ces projets se trouvent en Colombie-Britannique. Les Canadiens de l'ensemble de cette province profiteront de leurs retombées. Par exemple, la bibliothèque publique de Castlegar et du district aura une efficacité énergétique accrue grâce au remplacement de son système de chauffage, de ventilation et de conditionnement d'air. De plus, notre gouvernement a aidé le district de North Vancouver à remettre en état Maplewood Farm pour accroître le nombre de visiteurs et améliorer l'accessibilité. Depuis son ouverture en 1975, Maplewood Farm est un centre très fréquenté d'activités communautaires. C'est l'un des endroits les plus visités du district de North Vancouver. On y reçoit plus de 90 000 visiteurs par année.

Travaux des subsides

En Alberta, près de 90 projets servent à revitaliser des infrastructures locales essentielles. Par exemple, grâce à des travaux de rénovation de la salle communautaire de Walsh et du district, l'accès à la cuisine sera plus facile pour les personnes à mobilité réduite. Ce sont des travaux qui garantiront à la population locale un accès plus facile et moins coûteux à la salle.

L'argent fédéral provenant du Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire permet en outre l'agrandissement du complexe intérieur de terrains de soccer du Foothills Soccer Centre, à Calgary, ainsi que l'installation de bandes et de filets protecteurs.

En Saskatchewan, plus de 60 projets sont en cours, y compris d'importants travaux de rénovation de l'immeuble de Saskatoon où loge l'association saskatchewanaise pour les personnes ayant des troubles d'apprentissage. En plus d'améliorer les systèmes mécaniques et électriques, les rénovations permettront au personnel et aux visiteurs de jouir d'une nouvelle cuisine, de portes automatiques donnant sur le hall et de trois toilettes répondant aux normes d'accessibilité.

• (1220)

Dans le village de Paradise Hill, le gouvernement investit dans des projets de modernisation qui renforceront la sécurité publique. Entre autres rénovations, on a installé des nouveaux montants et des panneaux de verre trempé autour de la patinoire à l'aréna.

Plus de 70 projets ont déjà été annoncés au Manitoba, ma province. Grâce à l'octroi d'une contribution dans le cadre du FAIC, la filiale de Charleswood de la Légion royale canadienne pourra remplacer le toit, installer deux nouveaux dispositifs de chauffage et de climatisation et remplacer l'éclairage, ce qui aura pour effet de rendre son installation plus efficace sur le plan énergétique.

Nous avons également investi dans la réfection du terrain de stationnement de l'organisme Anciens combattants de l'armée, de la marine et des forcées aériennes du Canada. Nous investissons dans la rénovation de la piscine du centre municipal de St. James. Nous avons alloué des fonds au club de curling d'Assiniboia et à celui de Charleswood. Ce sont autant d'organismes communautaires qui n'auraient pas eu les moyens de faire les travaux nécessaires s'ils n'avaient pas obtenu une subvention du gouvernement fédéral.

En parlant du Manitoba, je m'en voudrais de ne pas mentionner le passage inférieur Plessis. Le gouvernement fédéral a, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, investi beaucoup d'argent pour respecter une promesse locale faite lors de la dernière campagne électorale visant à faciliter considérablement les déplacements des gens de la région d'Elmwood—Transcona. J'aimerais remercier le député d'Elmwood—Transcona de tout le travail qu'il a fait à l'égard de ce projet.

Je pourrais continuer longtemps. Nous avons alloué 146 millions de dollars à des projets liés aux infrastructures de loisirs dans les quatre provinces de l'Ouest.

Au cours des sept dernières années, le gouvernement a investi 33 milliards de dollars dans le Fonds Chantiers Canada, lequel a été créé en 2007 et est le premier plan d'infrastructures à long terme du Canada. Il continuera de produire des résultats jusqu'en 2014 et au-delà.

Comme l'a mentionné mon collègue, nous avons rendu permanent le Fonds de la taxe sur l'essence. Nous avons fait en sorte que les projets soient réalisés plus rapidement. Nous avons réduit les formalités administratives. Nous avons beaucoup fait pour améliorer la qualité de vie des Canadiens au moyen de programmes d'infrastructures.

Les députés se souviendront que le programme Infrastructure de loisirs du Canada — c'est-à-dire le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada — a investi 500 millions de dollars sur deux ans dans des installations de loisirs au Canada. Il s'agissait d'une mesure ponctuelle de relance économique qui a contribué à créer des emplois tout en remplaçant, en modernisant et en agrandissant les infrastructures de loisirs dans les collectivités canadiennes. Il a été très bien accueilli, à l'instar des autres programmes du Fonds Chantiers Canada et des programmes d'infrastructures que le gouvernement a présentés. Nous les avons mis en place à un moment où le Canada en avait besoin. Les mesures que nous avons prises ont été bien accueillies. Les gens les apprécient, car elles ont amélioré leur vie. Le NPD a voté contre toutes ces mesures.

• (1225)

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement l'intervention du député et j'ai constaté qu'il a fait mention de nombreux projets ici et là. C'est un peu ce que Jeffrey Simpson appelle, dans le *Globe and Mail*, la méthode du morcellement chère aux conservateurs, qui donnent un peu d'argent ici, un peu là et encore un peu là.

Nous voulons savoir si le gouvernement a un plan stratégique à long terme pour les infrastructures au lieu d'une telle approche. Le gouvernement a-t-il un plan à long terme qui répondrait aux besoins découlant de la détérioration des infrastructures au pays? Je ne parle pas d'un plan à court terme qui durerait jusqu'en 2015 ou jusqu'aux prochaines élections, mais d'un plan qui s'étendrait sur une période de 10 à 20 ans. C'est ce que les municipalités demandent. Elles veulent un financement ferme et prévisible et une stratégie à long terme. Voilà ce que je demande au député.

L'hon. Steven Fletcher: Monsieur le Président, un seul gouvernement a prouvé qu'il pouvait mettre en oeuvre un plan à long terme pour les infrastructures, et c'est le gouvernement actuel. Nous avons mis en oeuvre un plan de 33 milliards de dollars à une période où l'économie mondiale était très inquiétante. L'économie mondiale demeure fragile.

La députée veut que nous fassions des prévisions pour un avenir lointain. C'est irresponsable. Nous devons tenir compte des changements dans la dynamique mondiale et être conscients, par exemple, que les choses pourraient, par malheur, tourner mal en Europe à la suite des élections en Italie. La situation est très incertaine au Moyen-Orient et en Asie du Sud-Est. Le monde n'est pas sûr. Nous agissons et nous stimulons la croissance économique en dépit de toutes ces difficultés.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le ministre de ses observations.

L'un des points auxquels j'invite les députés à réfléchir est le problème du déficit en matière d'infrastructures, qui s'élève à plusieurs milliards de dollars. Les infrastructures en question sont les routes, les ponts, les autoroutes, un grand nombre de canalisations d'égout dans les municipalités, et les autres choses du genre. Il semble qu'on ait toujours besoin de fonds pour les infrastructures.

Le ministre croit-il que les municipalités ont la capacité financière d'assumer les responsabilités actuelles et futures associées à ces réparations, qui sont d'une importance capitale pour les infrastructures municipales?

Travaux des subsides

L'hon. Steven Fletcher: Monsieur le Président, c'est une question intéressante. Comme le député le sait, les municipalités sont des créatures des provinces. Leur taille varie de façon spectaculaire, qu'on pense à des villes comme Toronto ou comme Portage la Prairie. Les villes et les collectivités de tailles différentes n'ont pas la même capacité de s'inscrire à des programmes et de recevoir le financement dont elles ont besoin. C'est un problème.

Par ailleurs, les provinces doivent assumer leurs responsabilités. Le député et moi venons de la même province. Nous pouvons penser à au moins une ligne de transport qui aurait pu être mieux placée et dont l'argent aurait pu être mieux utilisé.

Il nous incombe à tous de faire des choix judicieux en matière d'infrastructures et d'utiliser l'argent des contribuables de façon très prudente.

● (1230)

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier le ministre de ses observations.

Il ne s'agit pas seulement de fournir un financement stable et prévisible aux municipalités, comme nous l'avons fait au moyen du Fonds Chantiers Canada et du remboursement de la taxe sur l'essence. Il faut aussi laisser la place aux municipalités et réduire le coût des tracasseries administratives. L'une des choses dont on me parle le plus, à moi qui représente une région rurale de l'Alberta, ce sont les changements qu'il fallait apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables pour éliminer les difficultés qui coûtaient des millions de dollars à nos municipalités, sommes qu'elles auraient pu consacrer à des infrastructures utiles au lieu de tracasseries administratives. J'aimerais savoir ce qu'en pense le ministre.

L'hon. Steven Fletcher: Monsieur le Président, j'ai rencontré des représentants des associations des municipalités de l'Alberta, de la Saskatchewan, de l'Ontario, du Manitoba et d'ailleurs. Les modifications que nous avons apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables sont immensément populaires. Les gens en sont satisfaits. Nous avons éliminé les tracasseries administratives tout en continuant à protéger l'environnement. C'est un succès sur toute la ligne. Je remercie le député d'avoir abordé la question. Le programme remporte un succès plus que retentissant.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant de reprendre le débat, une précision: je constate aujourd'hui que les députés sont très nombreux à vouloir poser des questions et formuler des observations, comme c'est généralement le cas. Or, nous ne disposons que de cinq minutes pour ce faire. Étant donné que beaucoup de personnes veulent s'exprimer, je prie les députés de garder leurs observations, leurs questions et leurs réponses aussi concises que possible afin de permettre au maximum de députés d'intervenir.

[Français]

Nous reprenons le débat.

L'honorable députée de LaSalle—Émard a la parole.

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais vous aviser que je vais partager le temps dont je dispose avec le député de Chambly—Borduas.

J'ai le plaisir de me lever à la Chambre pour appuyer la motion visant à établir un plan fédéral en infrastructures, un plan prévisible, transparent et à long terme en partenariat avec les gouvernements des provinces, des municipalités et des communautés des Premières Nations.

J'ai moi-même présenté une motion à cet effet à l'automne 2011. J'y exhortais le gouvernement à agir, mais à le faire de façon

stratégique et réfléchi pour répondre aux besoins criants des villes et des municipalités et de toutes les communautés canadiennes.

J'aimerais tout d'abord m'attarder à ma circonscription, LaSalle—Émard, qui fait partie de l'agglomération de Montréal. Nous avons connu, dans les années 1950, 1960 et 1970, une grande effervescence, et nous avons vu apparaître des chantiers autoroutiers, des édifices publics et des usines de filtration et de traitement des eaux. Malheureusement, au fil des ans, ces infrastructures ont été négligées à cause du manque d'investissement dans l'entretien ponctuel de celles-ci ou à cause d'une utilisation accrue. Nous avons également conçu nos villes, et nous continuons de le faire, sur des modèles dépassés qui laissent, malheureusement, encore de nos jours, trop de place à la voiture. Les banlieues éloignent de plus en plus les gens de leur milieu de travail et des services qui devraient être à proximité.

C'est pourquoi nous devons absolument avoir un plan fédéral en infrastructures à long terme. Ce plan doit être novateur et doit faire enfin de nos villes des milieux où le transport actif est possible et sécuritaire. Il doit également assurer un transport collectif efficace, abordable et non polluant pour maximiser le nombre de déplacements en minimisant le nombre de véhicules. J'aimerais savoir, en passant, quel est le plan du gouvernement quant à l'aménagement d'infrastructures de transport collectif et comment tout cela s'arrimera aux offres de transport dans la grande région métropolitaine. Cela nécessitera, il me semble, une stratégie nationale de transport en commun comme celle qu'a proposée ma collègue la députée de Trinity—Spadina.

Dans son dernier rapport sur les 10 obstacles à la compétitivité, la Chambre de commerce du Canada déplorait la planification inadéquate de l'infrastructure publique, l'intermittence des engagements du gouvernement à l'égard de l'infrastructure et les critères instables. Cela faisait dire à l'honorable Perrin Beatty, président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Canada, lors de son allocution du 12 février dernier:

● (1235)

[Traduction]

Les infrastructures publiques modernes et de qualité sont essentielles à la croissance et à la prospérité du Canada à long terme [...] En modernisant ses infrastructures vieillissantes et en y investissant, le Canada agira sur notre qualité de vie tout en permettant à nos entreprises d'être plus concurrentielles.

Diriger, c'est défendre une vision innovatrice et avant-gardiste afin de favoriser les progrès et, au bout du compte, la réussite. Certaines décisions seront difficiles à prendre, mais néanmoins nécessaires. Il en va de même pour la gouvernance, qu'on ne peut axer exclusivement sur des solutions temporaires, à court terme, dans le seul but de pointer en direction du progrès et de crier victoire dans le cadre d'annonces publiques retentissantes.

[Français]

Par exemple, nous en avons eu la semaine dernière, pendant la période où nous étions dans nos circonscriptions. De là vient la nécessité d'avoir un plan stratégique en infrastructure qui soit prévisible, transparent et à long terme.

La congestion routière dans la grande région de Montréal coûte cher en émissions de gaz à effet de serre et en temps. Selon un reportage publié dans *La Presse* l'automne dernier, Montréal se trouve au quatrième rang des villes où la congestion routière est la pire, parmi les 26 principales agglomérations métropolitaines en Amérique du Nord. Toujours selon ce relevé, les déplacements dans la région de Montréal prennent maintenant 40 minutes de plus qu'ils ne le devraient par heure de conduite, en période de pointe.

Travaux des subsides

Selon la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, le coût global annuel de la congestion dans la seule région métropolitaine dépassait déjà les 1,4 milliard de dollars en 2008, soit 1 % du PIB. Ce rapport ajoute qu'un accroissement de la part modale de 3 % du transport en commun sur les déplacements permettrait de réduire ces coûts de 63,8 millions de dollars annuellement.

Le rapport continue comme suit:

Le développement de moyens de transport efficaces génère des externalités économiques positives, lesquelles contribuent significativement à la création de richesse et à la productivité.

On parle ici de transport collectif.

Je continue la citation:

Les bénéfices du transport en commun sont nombreux: gain de pouvoir d'achat pour les ménages, facilité de déplacement, réduction des coûts de congestion et augmentation de la valeur foncière des immeubles environnants.

Lors de visites d'entreprises et d'institutions dans ma circonscription, LaSalle—Émard, j'ai rencontré des chefs d'entreprises qui ont perdu des employés à cause des difficultés rencontrées pour se rendre au travail, compte tenu de la congestion. Certains employés doivent consacrer jusqu'à trois heures par jour en transport en commun pour se rendre au travail dans ma circonscription. De plus, les nombreux chantiers qui ont cours et qui reprendront au printemps n'ont rien pour améliorer la situation à court terme. Par exemple, le pont Mercier, qui relie LaSalle à la Rive-Sud, était fermé en direction sud toute la fin de semaine dernière et le sera également la fin de semaine prochaine.

La situation est pressante. C'est le temps ou jamais de démontrer que les trois paliers de gouvernement peuvent travailler ensemble activement pour le bien-être de toutes les communautés canadiennes. Il faut un plan stratégique et à long terme pour vraiment assurer que les infrastructures que nous construisons ou rajeunissons aujourd'hui répondent aux exigences du XXI^e siècle en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et seront là pour les générations futures.

De la même manière, le boom économique des années dorées de 1945 à 1975 fut rendu possible grâce aux infrastructures bâties à cette époque, à grand renfort de travaux publics du fédéral. Le Canada a été construit de cette manière, et de là découle la nécessité de laisser un héritage d'infrastructure permettant le développement durable dans l'économie que construiront les prochaines générations. C'est une occasion en or pour le Canada de démontrer son savoir-faire et sa capacité de faire face aux défis en innovant.

La motion demande un plan d'infrastructure prévisible pour permettre une planification stratégique et bien encadrée répondant aux besoins prioritaires des communautés. Il faut absolument faire en sorte d'avoir un plan de financement prévisible et à long terme.

Étant donné que le Fonds Chantiers Canada vient à échéance en 2014, les municipalités canadiennes ont besoin d'une aide financière aujourd'hui pour ne pas rater l'occasion. La croissance de l'emploi et la productivité économique du Canada reposent sur le financement du gouvernement fédéral, puisque 11 000 emplois sont créés pour chaque tranche de 1 milliard de dollars investie dans l'infrastructure. Le Canada ne peut se permettre de faire fi de cette occasion de croissance.

En conclusion, faut-il rappeler que nos infrastructures actuelles ont contribué à l'essor économique du Canada?

● (1240)

Le plan fédéral en infrastructure proposé aujourd'hui se doit d'être prévisible, transparent et à long terme. Il s'agit d'un investissement

pour l'avenir, ce qui permettra de bâtir des communautés plus vertes et plus prospères, où personne n'est laissé pour compte.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je rappelle aux honorables députés de garder leurs questions et leurs commentaires concis et brefs, afin que plus de députés puissent participer à la période allouée aux questions et aux commentaires.

L'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure a la parole.

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, la députée a dit que les municipalités ont besoin de plus d'argent. Les données de Statistique Canada révèlent que, en 2001, les revenus des administrations locales s'élevaient à 87,3 milliards de dollars. En 2011, soit 10 ans plus tard, ces revenus étaient passés à 149 milliards de dollars. En une décennie, les revenus des municipalités ont augmenté de 71 %. Au cours de la même période, on a observé une hausse de 30 % de la croissance combinée de l'inflation et de la population.

Si les ressources financières étaient la solution au problème, pourquoi la députée propose-t-elle de telles ressources maintenant, alors qu'elle a voté contre ces ressources auparavant?

[Français]

Mme Hélène LeBlanc: Monsieur le Président, ce que demande la motion, c'est un financement prévisible. Si nous regardons ce que le fédéral a accompli, nous remarquons que le financement est toujours le même. Il faut avoir un financement prévisible, afin de régler le problème sérieux du déficit actuel en matière d'infrastructure au Canada.

[Traduction]

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La traduction ne fonctionne pas.

[Français]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Est-ce que la traduction fonctionne maintenant?

Malheureusement, la traduction n'était pas disponible lorsque vous avez donné votre réponse. Je vous accorde donc plus de temps, pour que vous puissiez répondre à la question de nouveau.

● (1245)

Mme Hélène LeBlanc: Monsieur le Président, en fait, tout ce que nous demandons, c'est un financement prévisible et à long terme. Nous voulons un plan stratégique qui permettrait d'essayer le déficit du Canada en matière d'infrastructure. Il s'agit, en fin de compte, de quelque chose de très positif.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je veux d'abord remercier ma collègue de son discours. La question du député du Parti conservateur ne considère pas la réalité dans laquelle vivent les municipalités. Il est vrai que seulement 8 % de tous les revenus provenant des taxes prélevées à tous les niveaux de gouvernement demeurent dans nos villes, nos villages et nos municipalités. Avec seulement 8 %, il n'est pas possible de faire face au grand défi que représente le déficit de milliards de dollars en matière d'infrastructure.

Ma collègue a-t-elle une réponse par rapport aux autres points soulevés par le député de l'autre côté?

Travaux des subsides

Mme Hélène LeBlanc: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de ses observations judicieuses et de sa question. Au fil des années, soit plusieurs décennies, le gouvernement fédéral s'est départi de plusieurs de ses responsabilités, dont celle d'être un partenaire actif dans le domaine de l'infrastructure. Au fil des années, nous nous sommes délaissés de ces responsabilités, et nous n'avons ni planification stratégique à long terme ni financement prévisible.

La motion traite de cette question, et demande de réfléchir à l'urgence de régler le déficit en matière d'infrastructure de façon véritable et en partenariat avec les provinces et les communautés.

[Traduction]

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, chez moi, à Toronto, le Conference Board du Canada a établi à 6 milliards de dollars du PIB les pertes commerciales attribuables à l'engorgement routier. Il semble que nous ayons besoin d'un plan.

Pourquoi ma collègue croit-elle que le gouvernement s'opposerait à une motion comme celle-ci, qui demande en fait au gouvernement de consulter les principaux intervenants, les municipalités et la Fédération canadienne des municipalités en vue d'établir un plan? C'est une approche prudente. J'aimerais entendre son avis à ce sujet.

[Français]

Mme Hélène LeBlanc: Monsieur le Président, j'apprécie les observations faites sur les problèmes de congestion et ce qu'ils coûtent à l'économie canadienne.

Il faut travailler en partenariat avec les différents paliers de gouvernement pour avoir un plan à long terme qui permettra au Canada d'aller de l'avant. Il faut s'attaquer aux problèmes de compétitivité causés par le déficit de nos infrastructures vieillissantes actuelles. Il faut également avoir un plan dans le but de faciliter les déplacements. Notre pays est très grand et nous semblons oublier de mettre à profit nos habiletés et notre expertise en matière de transport.

Il faut donc travailler ensemble pour relever ces défis. Nous devons également aborder la question des changements climatiques et celle de la réduction des gaz à effet de serre.

M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, je suis très heureux de prendre la parole sur la motion de ma collègue de Trinity—Spadina concernant les infrastructures et le budget qui s'en vient. Tout député à la Chambre aurait son mot à dire à ce sujet car c'est un des rares dossiers qui nous permet de voir les conséquences locales et régionales, sur le terrain.

Je vais profiter de l'occasion pour parler un peu des problèmes qu'on vit chez nous, problèmes qui m'amènent à appuyer cette motion. Je suis d'ailleurs très heureux du travail que nous faisons, en tant que formation politique, afin d'assurer un financement viable et stable, mais aussi prévisible et à long terme en matière d'infrastructures.

Pour commencer, on entend souvent dire que le ministère des Transports est de compétence provinciale ou que le NPD ne met pas ses priorités à la bonne place, et ainsi de suite. En fait, les demandes qu'on fait aujourd'hui à la Chambre, en dignes représentants élus, viennent de gens qui savent très bien de quoi ils parlent, car ce sont des experts en la matière. Ce sont nos élus municipaux, notamment les maires, nos chambres de commerce et les fédérations qui les regroupent. Je suis membre de deux chambres de commerce se trouvant sur mon territoire. Je rencontre aussi régulièrement douze maires de mon comté.

J'aimerais partager quelques-unes de leurs préoccupations. Tout d'abord, la perte de productivité peut avoir de grandes conséquences

sur la viabilité économique d'une région. Je pense, par exemple, au dîner-conférence donné à la Chambre de commerce et d'industrie du bassin de Chambly par le maire de Chambly, Denis Lavoie. Ce dernier disait qu'un système de transport en commun efficace était important pour la population parce que cela amenait ses entreprises et producteurs locaux à vouloir rester dans la région car ils étaient capables de connaître un certain succès en affaires. Si les gens trouvent qu'ils sont incapables de se déplacer de façon efficace et rapide, il est certain qu'ils voudront aller vivre ailleurs. Par conséquent, les entreprises et les commerçants vont les suivre.

Alors il est non seulement dans notre intérêt, en tant qu'élus, d'encourager les gens à s'installer dans notre région et d'offrir des services à la population, mais aussi dans l'intérêt de la chambre de commerce qui peut avoir davantage de membres, et ainsi avoir une économie locale forte.

La perte de productivité et le transport en commun sont des sujets très importants. Considérons les municipalités de banlieue se trouvant dans la grande région de Montréal, notamment celles qui font partie de la CMM. La majorité des municipalités de mon comté en font aussi partie. On pourrait voir la même réalité dans le fameux GTA, la région entourant Toronto, ou encore dans les municipalités de banlieue entourant Vancouver, Winnipeg et toutes les grandes villes de notre pays. Je n'oserais pas trop me prononcer sur ces régions, je préfère me concentrer sur ma région.

Justement, dans ma région, on voit un phénomène dont je parle très souvent à la Chambre, soit celui de l'étalement urbain. Les gens quittent les grands centres urbains pour venir s'installer en banlieue, fonder une famille et vivre dans une région peut-être plus tranquille, malgré tout le respect que je dois à mes collègues venant de grandes villes. D'autres facteurs sont à prendre en compte également. On voit que la population est croissante dans les régions.

Je suis relativement jeune, mais je me souviens d'une époque où, dans mon comté, certaines municipalités étaient rurales et elles sont devenues beaucoup plus urbaines. Ce sont de vraies municipalités de banlieue. On constate vraiment un changement. Par exemple, à Beloeil, on voit le développement au bord de l'autoroute 20. Beaucoup d'entreprises de chez nous, telles que Rona, ouvrent leurs portes pour offrir un service aux gens qui vivent là.

Si je parle d'étalement urbain, c'est parce que ces personnes travaillent quand même très souvent dans les grands centres. Dans mon cas, les citoyens travaillent à Montréal. Quand ils sont dans cette situation, les gens ont beaucoup d'attentes quant aux infrastructures qu'on peut leur offrir.

● (1250)

Notamment, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a justement la malheureuse attitude de tout le temps vouloir refiler la responsabilité aux provinces et aux municipalités, ce qui fait en sorte que la pression de la population retombe souvent sur ces élus, qui viennent justement nous voir pour de l'aide.

Au bout du compte, pour donner de meilleurs résultats aux citoyens que nous représentons, cela prend un travail d'équipe. Bien sûr, nous voulons respecter ce qui relève de la compétence provinciale. Pensons notamment au transport en commun. Nous ne nous attendons pas à dire aux provinces quoi faire ni comment le faire. Cependant, le gouvernement fédéral a une responsabilité importante quant aux programmes de financement. Il doit aussi établir certains standards en ce qui concerne ces champs de compétence.

Travaux des subsides

J'aimerais revenir justement sur l'aspect de l'étalement urbain. C'est bien important quand on pense aux autoroutes et au transport en commun, par exemple, mais ce phénomène a aussi un rôle à jouer quand on parle notamment du pont Champlain. Bien sûr, on en a entendu beaucoup parler pendant l'élection et on en entend encore beaucoup parler aujourd'hui. C'est un dossier qui pose problème pour nous, les gens de la Rive-Sud et de la Montérégie, notamment ceux de ma circonscription qui habitent Chambly, Richelieu, Saint-Mathias-sur-Richelieu, Carignan ou Marieville et qui circulent sur l'autoroute 30 ou l'autoroute 10 pour ensuite emprunter le pont Champlain. La viabilité de ce pont, surtout au regard de la stratégie de transport en commun qui sera adoptée, devient donc essentielle pour ces gens qui ont des déplacements à faire.

C'est essentiel sur le plan des facteurs habituels, c'est-à-dire que le transport en commun est bon pour l'environnement et ainsi de suite, mais de plus, avec l'étalement urbain, on s'éloigne un peu des grands centres. Par exemple, je pense aux gens de Marieville qui circulent sur l'autoroute 10 pour ensuite emprunter le pont Champlain pour aller travailler à Montréal. Ces gens ont un déplacement de 35 à 40 minutes à faire lorsqu'il n'y a pas de trafic, mais cela peut évidemment être beaucoup plus long lorsqu'il y a du trafic. En outre, le trafic ne cesse d'augmenter, à cause de la population croissante. La construction d'un nouveau pont offre justement une belle occasion d'essayer non seulement de régler ces problèmes, mais aussi de mettre en place un plan qui sera viable à long terme.

Actuellement, le gouvernement fournit très peu de détails ou d'information à ce sujet, à part ce qu'a dit le ministre à la Chambre hier: « S'il n'y a pas de péage, il n'y aura pas de pont. » On n'entend pas parler d'autres détails, si ce n'est ce péage qu'on veut imposer aux gens de la Rive-Sud.

Mon collègue de Brossard—La Prairie a fait une sortie dernièrement pour demander un rapport plus détaillé au sujet de la planification financière et des projets qui seront mis en oeuvre par le gouvernement fédéral, en collaboration avec le gouvernement provincial, bien sûr. On attend toujours cette information, qui est très importante pour les gens de chez nous.

Revenons sur un autre sujet concernant notre motion. On parle aussi du financement prévisible et à long terme. C'est très important. C'est un commentaire très souvent formulé par les maires des municipalités de ma circonscription. C'est un problème qui ne se limite pas aux infrastructures; c'est partout pareil. Nos organismes communautaires nous disent la même chose. Or, il s'agit malheureusement là d'un autre sujet. Quoi qu'il en soit, le problème de financement imprévisible et à court terme fait qu'il est difficile de vouloir s'engager à long terme et, conséquemment, mettre en place des plans qui ont de l'allure à long terme.

Je me mets dans la peau d'un élu municipal. C'est un peu difficile quand les citoyens viennent me voir pour me demandent de faire quelque chose en ce qui concerne nos routes, nos autoroutes, nos ponts, etc. En tant qu'élu municipal, le très peu d'information que j'ai en ce qui concerne le financement et sa provenance rend la tâche assez difficile. Cela nous rappelle pourquoi ces collaborations sont importantes.

On m'indique que mon temps de parole est presque écoulé. C'est dommage, parce que je pourrais en parler davantage en puisant dans tous les exemples qu'on voit chez nous.

Je terminerai en disant qu'on pourrait parler davantage d'Internet, par exemple, et des infrastructures numériques qu'il faut vraiment mettre en place. C'est très important chez nous, en banlieue. J'aurai

peut-être l'occasion d'en parler davantage lorsque je répondrai aux questions et commentaires.

Assurément, on aura compris, en écoutant mes commentaires, que c'est seulement la pointe de l'iceberg. Il y a beaucoup de problèmes chez nous relativement à ces dossiers. C'est pourquoi je suis très heureux du travail de mes collègues de Trinity—Spadina et de Trois-Rivières. Je suis très heureux d'appuyer cette motion, en espérant l'avènement d'un gouvernement néo-démocrate en 2015.

● (1255)

[Traduction]

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, le député d'en face a mentionné le pont Champlain et souligné qu'il fallait financer des infrastructures comme celles-là. En fait, nous avons déjà agi en ce sens, et le député a voté contre notre initiative.

Il est regrettable que les députés d'en face aient voté contre les 33 milliards de dollars du Fonds Chantiers Canada. Ils n'ont pas appuyé le transfert de la taxe sur l'essence, ni la remise de TPS de 3 milliards de dollars par année. Ce financement est remis directement aux municipalités. Ce n'est pas seulement une question d'argent, comme l'a dit mon collègue, qui a mentionné que les revenus versés au cours des 10 dernières années ont été beaucoup plus élevés que les dépenses. C'est un point important.

Mais l'élément le plus important, c'est que la Fédération canadienne des municipalités a appuyé notre budget et nos mesures concernant les eaux navigables. Pourquoi? Parce que nous avons parlé aux municipalités. Le député admettra-t-il que c'était un point positif du budget, bien que les néo-démocrates aient voté contre?

● (1300)

[Français]

M. Matthew Dubé: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question, qui comprend plusieurs volets, d'ailleurs.

Je vais essayer d'aborder chacun de ces points rapidement. Pour ce qui est du premier point, on a voté contre parce que, quand on a un projet de loi fourre-tout, c'est difficile de dire qu'on appuie un élément et pas un autre, surtout quand le gouvernement refuse de diviser ses projets de loi omnibus en différentes parties. Cela dit, les conservateurs ont pu mettre ces mesures en place avec la majorité dont ils disposent, mais nous nous faisons quand même dire par les maires de nos circonscriptions que ça ne fonctionne pas et qu'il faut autre chose.

Le député a dit aussi que ce n'était pas seulement une question d'argent. Nous sommes bien d'accord avec lui. C'est pour ça que j'ai pris la peine de spécifier qu'on parlait ici non seulement des montants d'argent mais aussi du financement stable et prévisible à long terme. Les élus municipaux le demandent souvent parce que cela leur permet de planifier et de bien utiliser l'argent que le gouvernement leur donne.

Enfin, le député parlait des eaux navigables. Je pense que le débat là-dessus a été assez clair. Il a mentionné la Fédération canadienne des municipalités. Or si cette dernière appuie notre motion, c'est parce que nous sommes sur la bonne voie.

Travaux des subsides

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il m'apparaît pertinent de souligner que le Parti libéral, qui appuie la motion, a toujours été fidèle à ses convictions. On peut penser par exemple à Pierre Trudeau, aux investissements dans des infrastructures telles que le secteur La Fourche, la place du Portage et diverses routes, et aux investissements du gouvernement Chrétien. Il s'agit de centaines de millions de dollars. C'est pourquoi nous avons souligné, par le passé et encore aujourd'hui, que le gouvernement fédéral a un rôle crucial à jouer dans les infrastructures de notre pays. Il doit s'acquitter de cette tâche en collaboration avec les municipalités.

Quand on parle d'infrastructures, les engagements financiers sont essentiels. Mais il est aussi essentiel que les divers ordres de gouvernement — donc Ottawa, les provinces et les municipalités — reconnaissent l'importance que les Canadiens attachent aux infrastructures, et qu'ils collaborent afin d'offrir à la population des infrastructures de qualité. Le député n'admet-il pas qu'une telle consultation est essentielle?

[Français]

M. Matthew Dubé: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Je suis effectivement d'accord avec lui sur le fait qu'une belle collaboration et une démonstration de leadership sont essentielles dans ce dossier car, en matière de transport et d'infrastructure, il y a beaucoup de compétences partagées.

Mon collègue a également parlé des gouvernements passés. Je lui répondrai que le pont Champlain n'a effectivement pas été construit hier, pour ne prendre que cet exemple. En effet, les conservateurs sont au pouvoir depuis 2006, mais avant cela, on aurait pu faire un certain travail pour éviter un déficit d'infrastructures comme celui qu'on connaît en ce moment. On aurait espéré un peu plus de travail à cet égard.

Cela dit, nous sommes heureux de l'appui des libéraux, et je suis d'accord sur le point qu'il a soulevé.

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais poser à mon collègue une question sur la situation en milieu rural. Je vais lui donner des exemples de ma circonscription, mais je sais qu'il y a aussi des régions rurales dans la sienne.

Dans ma circonscription, une municipalité qui s'appelle La Reine va devoir réparer environ 10 ponts au cours des prochaines années. Cette municipalité compte environ 400 personnes, dont 200 paient des taxes. Par ailleurs, à Angliers, il n'y a pas d'eau potable depuis trois ans.

Ces situations sont-elles acceptables? Comment un plan à long terme pourrait-il aider les communautés rurales comme certaines de celles qu'il représente?

M. Matthew Dubé: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. Je suis content qu'elle ait parlé de milieu rural, parce que je vis dans une drôle de circonscription qui, en quelque sorte, sert de pont entre la grande ville et le milieu rural.

Dans ma circonscription, il y a quelques secteurs ruraux, mais il n'y en a pas autant que dans la circonscription de ma collègue. Je pense bien connaître la circonscription de ma collègue, mais je n'ose pas trop me prononcer là-dessus. Toutefois, il n'en demeure pas moins que son point est exact: il faut unir nos différentes régions. La facilité de déplacement d'une région à l'autre serait positive pour tout le monde, c'est-à-dire non seulement pour les citoyens qui veulent simplement se déplacer, mais aussi pour les producteurs.

Il y a quelques semaines, on parlait d'un projet de loi qui a trait aux chemins de fer et à l'obligation d'avoir des contrats qui ont de l'allure entre le CN et les gens qui déplacent nos produits locaux. C'est exactement le genre d'enjeu qui fait en sorte que la motion d'aujourd'hui est importante.

• (1305)

[Traduction]

M. Joe Daniel (Don Valley-Est, PCC): Monsieur le Président, je suis ravi d'avoir l'occasion d'aborder la motion de ma collègue au sujet de l'infrastructure, mais à vrai dire, cette motion, c'est trop peu, trop tard.

Je comprends que cette question préoccupe ma collègue. Cependant, si le NPD se souciait vraiment de l'état des infrastructures au Canada, ses membres auraient voté en faveur de nombreuses initiatives visant à aider les provinces, les territoires et les municipalités. Ils auraient dû appuyer le Fonds Chantiers Canada, d'une valeur de 33 milliards de dollars, en 2007. Ils ne l'ont pas fait. Ils auraient dû voter en faveur des milliers de projets d'infrastructure du Plan d'action économique disséminés partout au pays, en 2009. Ils ne l'ont pas fait. Ils auraient dû voter en faveur de la hausse des paiements de transfert issus du Fonds de la taxe sur l'essence. Ils ne l'ont pas fait. Ils auraient dû voter, non pas une, mais deux fois, en faveur de la mesure dont l'objet était de faire du Fonds de la taxe sur l'essence un mécanisme de financement permanent. Ils ont voté contre, non pas une, mais bien deux fois.

Pendant sept ans, les néo-démocrates ont voté contre chacune de nos initiatives associées aux infrastructures. Maintenant, ils réclament que nous fassions ce que nous avons déjà fait. Ils réclament des mesures auxquelles ils ne croient pas. Ils ont maintes fois voté contre notre plan d'ensemble à l'appui des dépenses d'infrastructures. Pour leur part, les Canadiens savent que le gouvernement conservateur a beaucoup fait à cet égard au cours des sept dernières années.

Cela dit, dans la foulée des commentaires déjà exprimés par mes collègues, j'aimerais m'attacher à trois grandes questions: premièrement, la richesse considérable générée par les projets de PPP; deuxièmement, les efforts de notre gouvernement pour faire avancer le dossier des PPP; et troisièmement, certains des succès que nous avons enregistrés jusqu'à maintenant.

Avant de parler d'infrastructures, je tiens à informer mes collègues que la consolidation de la santé fiscale et économique du Canada a été la grande priorité de notre gouvernement depuis sept ans.

Dans un climat économique incertain, nous avons continué de centrer nos efforts pour que le Canada offre un environnement propice aux investissements commerciaux nécessaires pour créer des emplois plus nombreux et mieux rémunérés, et partant, améliorer le niveau de vie de tous les Canadiens. Notre bilan économique est solide, et les Canadiens peuvent s'en inspirer pour nous faire confiance alors qu'encore une fois, nous affrontons des secousses économiques en provenance de l'étranger.

Contrairement à ce que peuvent croire les députés de l'opposition officielle, jusqu'à maintenant, nos politiques économiques, symbolisées par le Plan d'action économique du Canada, ont donné de bons résultats et placé le Canada sur la bonne voie. Elles ont donné au Canada un avantage concurrentiel dont nous jouissons aujourd'hui et sur lequel nous pouvons compter pour assurer notre prospérité de demain.

Travaux des subsides

Les faits sont éloquentes. Par exemple, le Canada a récupéré toute la production et tous les emplois perdus pendant la récession, et plus encore. Depuis juillet 2009, nous avons enregistré une hausse de 900 000 emplois, soit plus de 470 000 par rapport au sommet pré-récession. Il s'agit de la plus forte croissance de l'emploi parmi les pays du G7 depuis la reprise. Le PIB réel est maintenant nettement supérieur à son niveau d'avant la récession, et c'est aussi le meilleur résultat parmi les pays du G7.

Bref, le Canada a bien résisté à la tempête qui a frappé l'économie mondiale, et le monde entier en a pris note.

Bien qu'il soit gratifiant de souligner les atouts économiques du Canada, nous savons tous que nous ne pouvons nous reposer sur nos lauriers. La chance et les bonnes intentions ne suffiront pas à maintenir l'avantage que nous avons actuellement, surtout dans un contexte où l'économie mondiale est très instable. Bien qu'elles émanent de pays éloignés, un certain nombre de menaces extérieures pourraient avoir de graves conséquences pour l'économie canadienne. Soyez assurés que le gouvernement est conscient de ces défis, et qu'il demeure attentif et rigoureux dans les domaines où il peut exercer un contrôle.

Par exemple, nous continuons de contrôler la croissance des dépenses gouvernementales en appliquant les mesures d'économies énoncées dans le Plan d'action économique de 2012. Nous continuons de mettre en oeuvre les engagements figurant dans le plan afin de favoriser l'emploi, la croissance économique et la prospérité à long terme.

Et cela m'amène à mon argument clé: l'importance des PPP pour les projets d'infrastructures.

Les Canadiens peuvent compter sur des infrastructures solides, fiables et durables. C'est important pour notre qualité de vie et pour le dynamisme de nos collectivités. Aujourd'hui, compte tenu de la conjoncture économique incertaine, nous devons aussi envisager les infrastructures dans une autre optique, soit celle de leur contribution à la croissance économique et à une compétitivité accrue.

• (1310)

Au cours de la récession économique mondiale, le gouvernement fédéral a réagi en mettant en oeuvre un plan d'action sans précédent, qui prévoyait des fonds destinés à la construction d'infrastructures dont des villes et des villages partout au pays avaient grandement besoin. Je souligne que ces mesures ont été prises en partenariat avec d'autres ordres de gouvernement. Nous divergeons parfois d'opinion, mais nous pouvons tous convenir de certaines priorités fondamentales. L'importance des investissements dans les infrastructures fait partie de ces priorités.

Depuis 2006, le gouvernement a accru considérablement l'appui direct qu'il consent aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Nous avons fait cela au moyen de deux initiatives clés, à savoir le plan d'infrastructure septennal du Canada, qui a été lancé en 2007, ainsi que le plan Chantiers Canada et les mesures concernant les infrastructures prévus dans le Plan d'action économique de 2009.

Ces mesures comprennent une somme de 8,8 milliards de dollars tirée du Fonds Chantiers Canada. De cette somme, environ 5 milliards de dollars continueront d'être versés aux municipalités, aux provinces et aux territoires cette année et au cours des années suivantes pour tenir compte des délais d'exécution des projets. Mentionnons également un financement à long terme prévisible destiné aux municipalités dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence et du remboursement de la taxe sur les produits et services aux municipalités. Le gouvernement a fait de l'investissement annuel

de 2 milliards de dollars aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence une mesure législative permanente, de telle sorte que les municipalités puissent en bénéficier tous les ans.

Ces mesures comprennent également des investissements pour renforcer les infrastructures liées au commerce par l'entremise du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Au total, selon les dernières informations dont nous disposons, plus de 30 000 projets ont été réalisés grâce à l'aide fournie dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, depuis janvier 2009, ce qui a créé des dizaines de milliers d'emplois un peu partout au Canada, au moment même où l'on en avait le plus besoin.

Le plan de développement des infrastructures de notre gouvernement est un plan exhaustif qui se réalise en collaboration avec nos partenaires, y compris le secteur privé, de manière à maximiser les retombées sur les infrastructures.

J'aimerais profiter du temps qui m'est accordé aujourd'hui pour vous parler plus en détail, parmi tout ce qui caractérise notre plan, de l'accent qui y est mis sur les partenariats public-privé.

Un peu partout dans le monde, des gouvernements font de plus en plus appel aux partenariats public-privé pour effectuer des investissements cruciaux de deniers publics dans les infrastructures. Ces investissements ont considérablement augmenté, mais nous avons besoin de créativité et de vision lorsqu'il s'agit de financer et de réaliser les projets d'infrastructure, puis de faire l'entretien des installations.

Il faut avoir recours aux partenariats public-privé lorsqu'ils sont le choix logique, c'est-à-dire lorsqu'ils sont moins coûteux pour les contribuables que l'attribution traditionnelle de marchés publics. Ces partenariats peuvent être avantageux grâce au partage des risques avec le secteur privé dans la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien.

Grâce aux partenariats public-privé, les pouvoirs publics peuvent bénéficier de l'expertise, des technologies et du capital du secteur privé pour bâtir des infrastructures publiques plus rapidement et à plus faible coût pour les contribuables. C'est une approche que nous avons favorisée au début de notre mandat, en 2006, lorsque le gouvernement a mis en oeuvre « Avantage Canada », un plan économique et stratégique à long terme conçu pour accroître la prospérité économique de notre pays. Ce plan prévoyait, parmi ses éléments clés, un plus grand recours aux partenariats public-privé pour la réalisation des projets d'infrastructures au Canada.

En 2008, notre gouvernement a annoncé la création de PPP Canada, un organisme qui est doté de 1,2 milliard de dollars pour financer des partenariats public-privé et qui est un volet important du plan Chantiers Canada. PPP Canada a ouvert ses portes en 2009. Quatre ans plus tard, cet organisme joue un rôle déterminant dans l'industrie canadienne des partenariats public-privé.

PPP Canada oeuvre avec les gouvernements des provinces et des territoires, avec les municipalités et avec les Premières Nations pour que les partenariats public-privé soient davantage utilisés dans la réalisation des projets d'infrastructures.

Travaux des subsides

Pour le partisan convaincu des avantages des partenariats public-privé que je suis, il est réconfortant de savoir que j'ai l'embaras du choix quand vient le temps de vous donner des exemples. Ainsi, l'année dernière, PPP Canada a conseillé Transport Canada au sujet du nouveau pont enjambant le Saint-Laurent, à Montréal, et au sujet du lien transfrontalier enjambant la rivière Detroit. Ces deux projets sont parmi les plus importants partenariats public-privé actuellement envisagés au Canada.

Le nouveau pont de Detroit attirera des investissements et engendrera des occasions d'affaires qui stimuleront les économies locales et nationales. Il favorisera la création d'emplois plus que nécessaires pour l'Ontario et le Michigan. Le nouveau pont permettra d'accroître la capacité à la frontière vu l'augmentation future du nombre de biens commerciaux échangés et de voyageurs. Il sera construit de manière sécuritaire pour les deux pays. Avec le soutien de PPP Canada et en collaboration avec le gouvernement du Michigan, nous mènerons à bien cet important projet.

● (1315)

PPP Canada a aussi réalisé avec succès quatre rondes annuelles d'appels de demandes de financement au titre du Fonds PPP Canada. Les provinces, les territoires, les municipalités et les Premières Nations pouvaient présenter des propositions. La stratégie de communication et de sensibilisation de l'organisme, combinée à ses conseils d'expert, a débouché sur l'annonce de 14 projets de partenariats public-privé à l'échelle du Canada, totalisant environ 1,9 milliard de dollars si on tient seulement compte des coûts de construction admissibles.

Grâce à ces interactions et à son travail auprès de ministères et d'organismes fédéraux, PPP Canada a acquis une expérience pratique de même que des connaissances et un savoir-faire qui lui permettent d'offrir d'excellents conseils à ses clients au sein de tous les ordres de gouvernement. De plus, PPP Canada a créé toute une gamme d'outils et de produits pour diffuser ses connaissances à d'autres organisations qui envisagent l'option des partenariats public-privé.

Dans le budget de 2011, notre gouvernement est allé plus loin en créant une obligation pour les ministères fédéraux d'évaluer les possibilités de recourir à des partenariats public-privé pour leurs grands projets d'immobilisations. Tous les projets fédéraux d'infrastructure produisant des actifs dont la durée de vie est d'au moins 20 ans et donnant lieu à des dépenses en immobilisations de 100 millions de dollars ou plus doivent être évalués afin de déterminer si un partenariat public-privé constitue une solution d'approvisionnement envisageable.

Dans l'affirmative, le ministère concerné devra élaborer une proposition de partenariat public-privé à la lumière des solutions d'approvisionnement possibles. Les ministères seront aussi encouragés à étudier la possibilité d'adopter une approche de partenariat public-privé pour d'autres types de projets et d'approvisionnements en matière de services.

Toutes ces initiatives visent à faire en sorte que l'approche des partenariats public-privé soit envisagée plus souvent pour davantage de projets au pays.

Cela m'amène à la dernière partie de mon intervention, que je voudrais illustrer de plusieurs exemples de réussite des PPP.

Récemment, PPP Canada a financé des projets comme la construction, dans la ville de Saskatoon, d'une installation de transport en commun et d'une installation servant à entreposer et à décontaminer la neige; la rénovation de l'aéroport international d'Iqaluit et la construction d'un nouveau terminal; la construction d'un centre d'entretien ferroviaire à Lachine, Québec, qui facilitera

durablement le développement des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal; la construction du pont traversant la rivière Saskatchewan Nord, en Alberta, pour améliorer la circulation automobile; et la construction d'une installation de transformation des matières organiques en biocarburants, à Surrey, en Colombie-Britannique.

Avec des projets de ce type, il est clair que le Canada est devenu un chef de file mondial en matière de PPP. Même si c'est une forme de partenariat encore assez nouvelle pour quelques provinces, territoires et municipalités, le Canada doit se féliciter de tous ces succès.

Plusieurs ministères et agences, notamment le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Exportation et développement Canada et la Corporation commerciale canadienne, conjuguent leurs efforts à ceux de PPP Canada et du Conseil canadien pour les partenariats public-privé, afin d'aider à transformer le marché international des PPP.

En conclusion, on peut dire que, malgré l'incertitude de la conjoncture économique mondiale, nous avons réussi, tous ensemble, à trouver des façons novatrices de construire des infrastructures qui n'en étaient qu'à l'étape de l'ébauche et qui sont aujourd'hui une réalité pour nombre de municipalités du Canada. PPP Canada a joué dans cela un rôle déterminant. Et nous savons aussi que les PPP, en nécessitant moins de deniers publics, permettent de réaliser davantage de projets dans tout le pays. Bref, les PPP sont un outil précieux, dont nous ne devons pas sous-estimer le potentiel en ces temps d'incertitude économique. Je suis convaincu que les PPP continueront de jouer un rôle important dans le financement des infrastructures et contribueront ainsi à rassembler et renforcer les différentes régions de notre beau pays.

Qu'il s'agisse d'améliorer le réseau routier pour réduire les embouteillages et faciliter la circulation des biens et des personnes, de construire des installations publiques qui serviront à la population ou d'aménager des ponts qui faciliteront les échanges, les infrastructures sont indispensables à notre succès. Nous comptons sur l'ingéniosité et la créativité des Canadiens pour favoriser, grâce à l'innovation et à l'investissement, une croissance économique pérenne et créatrice d'emplois. Pour un meilleur avenir, le Canada doit se doter des infrastructures qui permettront aux Canadiens de se connecter les uns aux autres et avec le restant de la planète.

Compte tenu des mesures décisives que notre gouvernement a déjà prises pour soutenir des projets d'infrastructure dans notre beau pays, j'estime qu'il est inutile d'appuyer la motion. De plus, j'ajouterais que nous n'acceptons pas de recevoir des leçons d'un parti qui s'est opposé au plus gros projet d'investissement dans des infrastructures de toute l'histoire du Canada.

● (1320)

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, je vois que le député a eu un trou de mémoire. Il a oublié qu'au début de la débâcle économique de 2008, les conservateurs affirmaient qu'il n'y avait pas de problème et qu'ils ne prendraient pas de mesures. C'est seulement sous la pression de l'opposition qu'ils se sont finalement décidés à agir. Je tiens à le lui rappeler, car les Canadiens, eux, ne l'ont pas oublié.

Je veux en venir à la décrépitude des infrastructures. J'ai écouté le député vanter les vertus des PPP. Accepterait-il de prendre l'autobus de l'avenue Finch avec moi? Il pourrait ainsi expliquer aux gens qui prennent ces autobus bondés à quel point les PPP sont efficaces dans le développement de réseaux de transport en commun nécessaires au déplacement de la population au XXI^e siècle?

Travaux des subsides

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, le gouvernement investit dans l'infrastructure depuis fort longtemps. Au cours des sept dernières années, le NPD a voté contre chacune des initiatives fédérales en matière d'infrastructure, pendant que le gouvernement faisait des investissements sans précédent pour améliorer les infrastructures, réduire la congestion routière et créer des emplois.

Nous avons rapidement pris des mesures de relance ciblées au moment où les Canadiens en avaient le plus besoin. Nous continuons d'allouer aux municipalités 2 milliards de dollars par année en financement stable et permanent pour les infrastructures grâce au transfert de la taxe sur l'essence et au remboursement de la TPS. Le gouvernement soutient l'infrastructure au moyen de ces mesures, et je suis convaincu que les choses vont s'améliorer.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, le député de Don Valley East a parlé du financement durable prévu par le gouvernement. Je tiens aussi à le remercier d'avoir parlé du financement en PPP. Il fait partie intégrante du financement à long terme des municipalités.

Le député a parlé du fait que les députés néo-démocrates ont présenté une motion à laquelle ils ne souscrivent pas. Bien franchement, je crois que je n'ai jamais rien entendu de plus vrai. Jour après jour, ils tiennent de beaux discours, mais au moment du vote, ils s'opposent à toutes les initiatives présentées.

Le député pourrait-il nous en dire davantage à ce sujet?

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, il est clair que cette motion ne rime à rien. Notre gouvernement a fait des investissements sans précédent pour améliorer les infrastructures, réduire l'engorgement routier et créer des emplois. Nous continuons à verser 2 milliards de dollars par an pour les infrastructures permanentes. Les municipalités savent qu'elles peuvent compter sur le soutien du gouvernement.

Cette motion n'est rien d'autre que de l'esbroufe politique. Invariablement, les néo-démocrates ont voté contre les initiatives en matière d'infrastructure que nous avons proposées au cours des sept dernières années. En vérité, ils n'ont rien à offrir.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, permettez-moi de faire une parenthèse afin d'expliquer que l'opposition, bien qu'elle soit favorable au financement des infrastructures, se trouve obligée de voter contre ce financement lorsqu'il fait partie d'un seul budget qui comprend des mesures visant, entre autres, à réduire l'accessibilité à l'assurance-emploi et à affaiblir la réglementation environnementale.

Je me réjouis cependant que l'actuel Conseil privé conservateur ait rendu permanent le Fonds de la taxe sur l'essence. La Fédération canadienne des municipalités s'en réjouit également, bien qu'elle reconnaisse aussi que le déficit en matière d'infrastructure s'élève à des dizaines de milliards de dollars. Le montant d'argent actuellement utilisé à cette fin est nettement insuffisant pour protéger les vies, entretenir les ponts et se préparer à la menace grandissante que posent les désastres naturels, qui balaieront nos ponceaux et nos routes, ce qui crée une nouvelle menace pour nos infrastructures, notamment nos aqueducs.

Le député est-il prêt à revenir sur sa décision de s'opposer à la motion?

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, ma réponse est simple: non. Je ne changerai pas d'avis concernant cette motion.

Il serait intéressant de connaître les raisons qui ont poussé ma collègue de l'autre côté de la Chambre à voter contre les

« propositions vertes » qui ont été présentées et pourquoi elle s'est opposée également à celles concernant les infrastructures.

• (1325)

[Français]

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Monsieur le Président, j'ai parlé brièvement d'un village de ma circonscription qui s'appelle Angliers. Il n'y a pas d'eau potable depuis trois ans. C'est vraiment honteux. Je crois que ces gens sont vraiment écoeurés. Le député peut-il me dire quand son gouvernement va agir? Les gens auront-ils de l'eau bientôt?

C'est une question essentielle. Ce village compte 300 habitants. Je crois qu'ils méritent une réponse. Vont-ils avoir de l'eau bientôt? Pourquoi le député n'appuie-t-il pas la motion dont le plan à long terme pourrait aider ce village à avoir de l'eau?

Ces gens n'ont pas d'eau depuis que le gouvernement conservateur est au pouvoir, et il n'y a pas eu d'action.

Vont-ils avoir de l'eau un jour?

[Traduction]

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, je suis convaincu que si les députés avaient voté en faveur de certaines initiatives en matière d'infrastructures que nous avons présentées au cours des sept dernières années, tout aurait pu être réglé plus tôt.

Je suis certain que, étant donné les circonstances, des installations locales pourraient être mises en place et qu'elles le seront à un moment donné.

M. Andrew Cash: Monsieur le Président, je suis très étonné d'entendre mon collègue de Don Valley-Est dire que cette motion n'est ni pertinente ni nécessaire. Il vient de Toronto. Il doit sûrement avoir été pris dans des embouteillages et savoir que ceux-ci entraînent une perte de productivité de plus de 6 millions de dollars chaque année.

Comment peut-il faire une telle déclaration à la Chambre? Comment peut-il prétendre représenter les gens de sa circonscription quand il affirme une telle chose?

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, permettez-moi d'énumérer certains des projets qui sont déjà en cours à Toronto dans le cadre de ce programme d'infrastructures: la station de métro de Spadina, 622 millions de dollars; la revitalisation de la gare Union, 133 millions de dollars, et j'en passe. Ce programme d'infrastructures permet de réaliser des dizaines de projets.

[Français]

M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD): Monsieur le Président, je suis content de pouvoir poser une question.

On a parlé de la taxe sur l'essence qui a été rendue permanente, ce qu'on a appuyé. Ma collègue de Trinity—Spadina a posé une question tout à l'heure, mais n'a pas obtenu de réponse. Je vais donc la poser à ce député.

Cette taxe est de 10 %, dont 5 % reviennent aux municipalités. Que fait le gouvernement des autres 5 %? Ne pourrait-il pas remettre aux municipalités les 10 % au complet?

Travaux des subsides

[Traduction]

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, nous avons investi dans d'importants projets partout au pays et une partie de cet argent sert à financer ceux-ci. Mentionnons le projet d'assainissement du port de St. John's, auquel nous avons alloué 26 millions de dollars. Comme je l'ai dit, à Durham, l'usine d'épuration de Duffin Creek a bénéficié d'un financement de 46 millions de dollars. Nous avons investi dans beaucoup de projets comme ceux-là d'un bout à l'autre du pays. La taxe sur l'essence a permis de verser 2 milliards de dollars aux municipalités pour des projets d'infrastructures. C'est beaucoup d'argent.

M. Andrew Cash: Monsieur le Président, si le gouvernement avait réalisé toutes les choses glorieuses dont parle le député, nous ne serions pas aux prises avec un déficit de 170 milliards de dollars sur le plan des infrastructures.

La motion réclame l'établissement d'un plan. Le gouvernement n'a aucun plan. Il est temps que les conservateurs se joignent à nous, prennent au sérieux les problèmes auxquels sont confrontés les municipalités et appuient cette motion. La proposition est raisonnable et prudente et elle donnera de bons résultats. Voteront-ils en faveur de la motion?

M. Joe Daniel: Je le répète, monsieur le Président: la réponse est non, nous ne le ferons pas, parce que nous avons permis la réalisation d'un très grand nombre de projets aux quatre coins du Canada. Nous avons investi beaucoup d'argent pour ce faire, et les députés de l'opposition n'ont jamais, en sept ans, appuyé l'amélioration des infrastructures. J'estime que nous n'avons aucune leçon à recevoir des députés de l'opposition.

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le député ne reconnaît-il pas que la majeure partie des gens vivent dans les villes? Bon nombre des projets qui ont été mentionnés, tels que la gare Union et d'autres projets à Toronto, sont en fait des engagements qui avaient été pris par le gouvernement libéral et qui sont réalisés maintenant. La source de financement existait déjà, soit la taxe sur l'essence, qui avait été instaurée par le gouvernement libéral précédent.

• (1330)

M. Joe Daniel: Monsieur le Président, nous avons continué à investir au Canada, indépendamment des investissements antérieurs.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de cette judicieuse motion qui arrive à point nommé et qui a été présentée par la députée de Trinity—Spadina. Je partagerai mon temps de parole avec le député de St. John's-Sud—Mount Pearl.

Tout d'abord, je m'indigne des observations formulées par le député d'en face qui a pris la parole juste avant moi, car il a laissé entendre que le NPD a, d'une certaine façon, voté contre la taxe sur l'essence. Rien n'est plus faux.

Jack Layton défendait avec vigueur la taxe sur l'essence. C'est lui qui y a pensé en premier et c'est grâce à lui que cette taxe a été instaurée. Sans Jack Layton, les députés d'en face ne pourraient pas vanter leurs réalisations attribuables à cette taxe. Voici comment les ministériels procèdent: ils prennent les idées des députés de ce côté-ci de la Chambre et les adoptent en affirmant que ce sont leurs idées, alors que c'est faux.

J'aimerais maintenant parler des 2 milliards de dollars que, au dire du député, le gouvernement investit en ce moment pour pallier le déficit en matière d'infrastructures au Canada. À ce rythme, il faudra 80 ans pour résorber ce déficit. Il ne faudrait surtout pas croire

que nos ponts, nos routes et nos canalisations d'eau et d'égout vont tenir pendant 80 ans. C'est impossible. Le gouvernement y consacre trop peu d'argent, et ce ne sont pas les villes qui vont en pâtir, mais bien ceux qui y résident.

Le député d'en face a également dit que nous nous étions opposés à certaines choses. Il est curieux qu'aucune des mesures qu'ils présentent comme leurs propres réalisations ne soient jamais présentées séparément pour que nous ayons la possibilité de les appuyer; elles sont toujours enfouies parmi d'autres mesures que nous ne pouvons pas approuver, comme la réduction des protections environnementales prévue par le projet de loi C-38, et la soustraction d'un grand nombre de cours d'eau canadiens à l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables prévue par le projet de loi C-45. C'est à ce genre de choses que nous sommes forcés de nous opposer.

Les conservateurs nous accordent quelques miettes pour nous amadouer, et ensuite ils nous reprochent d'avoir voté contre. C'est un raisonnement fallacieux. Il est vraiment injuste que le gouvernement reproche au NPD de s'opposer aux investissements en infrastructure alors que c'est précisément ce que nous prônons chaque fois que nous le pouvons.

Mais notre plus gros déficit sur le plan des infrastructures est celui qui sera causé par nos politiques en matière de réduction des gaz à effet de serre et de réchauffement climatique. C'est un déficit infrastructurel auquel nous devrions tous accorder une grande attention.

La situation se résume ainsi. Le gouvernement précédent a signé l'accord de Kyoto, mais n'a pas vraiment fait quoi que ce soit par la suite. Le gouvernement actuel s'est retiré de l'accord, mais n'a toujours pas vraiment fait quoi que ce soit non plus. Il y a bien eu quelques vagues promesses du premier ministre de réduire nos émissions de gaz à effet de serre de 17 p. 100 d'ici à 2020. Pourtant, j'ai bien l'impression que nous allons accroître nos émissions d'ici là si nous ne commençons pas à nous en occuper.

L'autre chose qu'il a promise, c'est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 65 p. 100 d'ici 2005; 65 p. 100, c'est énorme. Cela signifie que les deux tiers des secteurs d'activité du pays qui utilisent présentement des combustibles fossiles doivent arrêter de s'en servir.

Essentiellement, cinq types d'activités ont cours chez nous. Nous chauffons et nous climatisons nos immeubles. Nos industries exigent de l'énergie. Notre agriculture aussi. Il faut aussi compter le transport des marchandises et celui des personnes. Chacun de ces cinq secteurs est responsable d'environ 20 p. 100 de la consommation énergétique au pays. Allons-nous mettre un terme à trois de ces cinq activités? Allons-nous cesser de transporter des gens? Allons-nous cesser de transporter des marchandises? Allons-nous faire disparaître nos industries? Allons-nous abandonner l'agriculture? Allons-nous cesser de chauffer et de climatiser nos maisons? Non, nous n'allons pas cesser de faire tout cela.

Cependant, si nous voulons atteindre notre objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il faut que nous cessions de recourir aux combustibles fossiles pour toutes ces activités. Comment? Grâce à l'électricité. Présentement, c'est le seul moyen. Et la seule façon dont nous pourrions générer suffisamment d'électricité pour faire tout cela, c'est de commencer à bâtir notre capacité de générer de l'électricité propre maintenant, par le biais de programmes d'infrastructure qui en permettront la livraison partout au pays.

Travaux des subsides

•(1335)

À l'heure actuelle, ma circonscription bénéficie d'un vaste programme d'infrastructure visant à bâtir de nouvelles voies ferrées. Le train est une bonne chose. Il nous permet de transporter des personnes plus efficacement que les voitures, et des marchandises plus efficacement que les camions. Le problème, c'est que le gouvernement conservateur ne s'est pas engagé à électrifier le réseau ferroviaire. Ce serait une avancée énorme si le gouvernement concrétisait son engagement à réduire les gaz à effet de serre en électrifiant les réseaux de transport nationaux. Il faut d'abord bâtir des réseaux de transport, mais aussi les électrifier.

Selon le député de Davenport, la congestion routière coûte six milliards de dollars à la ville de Toronto tous les ans. Autrement dit, nous perdons 6 milliards de dollars, et les ministériels veulent injecter 2 milliards de dollars pour régler le problème.

Il faut bâtir des infrastructures de transport en commun sans tarder si nous voulons atteindre la cible de 65 p. 100 de réduction des gaz à effet de serre d'ici 2050 que s'est fixé le premier ministre. Nous avons besoin de modes de transport électriques partout au pays pour assurer la circulation rapide et sécuritaire des personnes et des biens, sans recourir aux hydrocarbures. C'est la seule façon d'arriver à respecter cet objectif.

Nous n'y arriverons pas par voie de réglementation. Si on y pense, comment pourrait-on interdire à un secteur comme l'agriculture d'utiliser des combustibles fossiles au moyen d'un règlement? Cela n'arrivera pas. Comment pourrait-on réglementer la circulation des personnes et des biens sans fournir un système qui permette cette activité sans provoquer l'émission de gaz à effet de serre? Un PPP ne résoudra pas ce problème. Il faudrait que le gouvernement manifeste un véritable leadership, qu'il prenne le taureau par les cornes, pour que se concrétise la réduction promise des gaz à effet de serre.

La solution consiste à produire une électricité propre grâce à des turbines, des photocellules et d'autres mécanismes de génération d'électricité propre, comme le harnachement de l'énergie marémotrice dans le Nord et dans l'Est. Cette électricité pourrait servir d'un bout à l'autre du pays pour chauffer et climatiser les maisons et pour transporter les personnes et les biens, de façon que l'on puisse cesser de dépendre des hydrocarbures pour ces activités.

Il n'y a aucun autre moyen d'atteindre l'objectif de 2050. Si nous ne commençons pas dès maintenant, en prenant un engagement sérieux en matière d'infrastructures, de transport et de transport en commun et en décidant d'investir les sommes nécessaires, nous ne réussirons jamais à respecter l'objectif de 2050.

Les conservateurs avaient un Fonds pour l'infrastructure verte. Toutefois, qu'ont-ils fait dans le dernier budget, contre lequel nous avons voté? Ils ont sabré dans ce fonds. Les conservateurs avaient un crédit d'impôt pour la rénovation domiciliaire, un plan de paiement des rénovations, afin de réduire la consommation des gaz à effet de serre dans les foyers. Qu'ont-ils fait? Ils l'ont supprimé avant même que l'argent qui avait été prévu soit dépensé au complet. Le budget avait prévu des fonds d'infrastructure pour réduire la consommation de gaz à effet de serre, mais cet argent n'a pas été dépensé. Ces fonds d'infrastructure prévus par le ministre n'ont jamais été utilisés.

Le gouvernement est un grand parleur, mais un petit faiseur. Nous avons besoin qu'il agisse. C'est l'objectif visé par cette motion. Nous avons besoin que le gouvernement mette en place une stratégie, pas seulement parce que les villes et le pays en ont besoin ou parce que nous lui demandons de le faire, mais parce qu'elle est absolument nécessaire pour permettre à nos enfants et à nos petits-enfants de vivre dans le même confort que nous.

Toutefois, ce ne sera pas possible sans l'octroi de ressources financières importantes par le gouvernement. Les 2 milliards de dollars versés annuellement permettent seulement de payer la réparation des infrastructures existantes. Ils ne permettront pas de construire les infrastructures dont le Canada a besoin pour avancer dans le XXI^e siècle.

•(1340)

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Monsieur le Président, je suis convaincu que mon collègue est au courant que beaucoup de municipalités du pays — du moins dans ma région et la sienne — ont parlé du fait qu'elles peuvent obtenir huit cents sur chaque dollar de recettes fiscales pour créer et maintenir leurs programmes. Bien sûr, les allocations du Fonds de la taxe sur l'essence ou les subventions d'exploitation ne sont pas leurs seules sources de financement.

Le député pourrait-il nous parler des solutions proposées par la Fédération canadienne des municipalités et d'autres groupes afin de multiplier les leviers fiscaux qui permettraient aux municipalités d'augmenter leurs revenus, de sorte qu'elles puissent se prévaloir de programmes gouvernementaux d'envergure.

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, actuellement, les municipalités obtiennent huit cents sur chaque dollar de recettes fiscales; le reste, soit la part du lion, va à l'État fédéral. Pourtant, au fil du temps, la responsabilité des municipalités à l'égard de l'infrastructure a augmenté. En effet, elles assument maintenant près de 58 % de la responsabilité dans ce domaine, mais ne touchent que 8 % des recettes fiscales. Il y a une erreur dans l'équation. Impossible de financer les projets d'infrastructure, pas à même les impôts fonciers.

Est-ce que le gouvernement fédéral doit transférer davantage de fonds aux villes? C'est une solution parmi d'autres. Les villes ont peut-être une meilleure solution: transférer les points d'impôt directement aux villes afin qu'elles puissent profiter de la croissance continue du revenu au Canada. C'est une autre solution.

Quelle que soit la solution, il faut agir maintenant. Nous ne pouvons pas attendre.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Pierre-Boucher, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais tout d'abord féliciter mon collègue de son allocution. Il était très convaincu, et il a mené le débat plus loin, dans la mesure où il a beaucoup insisté sur la dimension environnementale et sur l'avenir, auquel on se doit de penser en tant que parlementaires. On se doit de penser aux générations futures. Il va de soi que des infrastructures et des systèmes de transport en commun mènent vers un meilleur héritage à laisser à nos jeunes.

Mon collègue n'est-il pas tristement du même avis que moi, que cette vision à très long terme, c'est beaucoup trop demander à des gens de courte vue comme il y en a en face?

[Traduction]

M. Mike Sullivan: C'est tellement vrai, monsieur le Président. C'est évident.

Travaux des subsides

Le Comité des transports a mené une étude sur le transport en commun. En fait, jusqu'à la toute fin, cet exercice portait le titre d'étude sur une stratégie de transport en commun. Toutefois, les députés d'en face n'aimaient pas la notion de « stratégie » et ils ont supprimé ce mot. La situation est la même ici. Nous demandons aux députés d'en face d'élaborer une stratégie en matière d'infrastructures, mais ils ont dit qu'ils vont voter contre une telle initiative. Ils ne veulent pas de stratégie. Ils préfèrent improviser au petit bonheur, mais cette approche ne va pas sauver le Canada.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il importe de reconnaître qu'il faut investir des millions de dollars dans les infrastructures de nos collectivités. Toutes les régions du Canada ont un besoin criant de financement des infrastructures.

Ces municipalités et autres localités ont besoin d'un engagement de la part d'Ottawa, mais aussi des provinces. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent reconnaître que les villes et les municipalités n'ont pas les ressources ou les moyens financiers de répondre aux besoins actuels. Par conséquent, le gouvernement fédéral doit assumer un rôle au niveau du financement des infrastructures, sinon les villes et les municipalités ne pourront pas prendre les mesures qui s'imposent.

Le député est-il d'accord pour dire que non seulement Ottawa devrait jouer un rôle de leader, mais que les trois ordres de gouvernement ont l'obligation d'essayer de trouver ensemble une façon de s'attaquer au déficit énorme du Canada en matière d'infrastructures?

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, la motion porte précisément sur ce point. Je sais gré au député d'avoir saisi le sens de la motion.

Je lui rappelle que ces problèmes n'existent pas seulement depuis un an ou six ans. Ils existent depuis quinze ou vingt ans. Les municipalités ont constaté qu'elles n'ont pas assez d'argent pour entretenir leurs infrastructures. En fait, le gouvernement précédent a cédé diverses infrastructures aux municipalités, sans leur fournir l'argent nécessaire pour les réparer. Je fais allusion aux infrastructures liées au logement, dont le gouvernement fédéral était responsable. Ce n'est pas la façon de diriger une société. La cession d'infrastructures par le gouvernement fédéral sans que celle-ci ne soit assortie des fonds nécessaires n'est pas une solution viable.

• (1345)

M. Ryan Cleary (St. John's-Sud—Mount Pearl, NPD): Monsieur le Président, je vais commencer par mentionner certaines réalités en matière d'infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador.

Dans ma province, nous n'avons pas de super autoroutes. La Transcanadienne, qui traverse notre territoire, compte la plupart du temps deux voies, soit une vers l'est et une vers l'ouest. Il n'y a même pas de trains à Terre-Neuve. Ceux-ci ont été retirés à compter de 1988. Au Labrador, il y a des trains qui transportent du minerai de fer, mais il n'y a pas de trains de passagers. En l'an de grâce 2013, il n'y a même pas de routes pavées dans une grande partie du Labrador. Qui dit mieux en fait de problèmes d'infrastructures?

Je me suis rendu à Labrador-Ouest avant Noël. Le stationnement de l'école secondaire était rempli de motoneiges. Le mode de vie rural est un mode de vie différent, plus difficile. De même, les besoins en infrastructures sont différents de ceux des villes, même si ces besoins sont tout aussi importants les uns que les autres.

Je mentionne une dure réalité de la vie à Terre-Neuve-et-Labrador. Dans ma province, il y a des systèmes de traitement de l'eau avec le

chlure qui ne fonctionnent pas. Ces systèmes ne sont pas utilisés parce que les localités n'ont pas les moyens de s'en servir.

Voici une autre dure réalité de la vie chez nous. Certaines localités doivent faire bouillir leur eau depuis 10, 15 et même 20 ans — je parle bel et bien d'années et non pas de mois — parce qu'elles n'ont pas les moyens de corriger les problèmes existants. À Terre-Neuve-et-Labrador, il peut à tout moment y avoir entre 100 et 150 localités qui doivent faire bouillir leur eau parce qu'elles n'ont pas l'argent nécessaire pour corriger leurs problèmes d'eau.

La motion de l'opposition dont la Chambre est saisie aujourd'hui et qui a été proposée par la députée de Trinity—Spadina, qui accomplit un travail inlassable, demande au gouvernement conservateur de s'engager, dans le prochain budget, à établir un plan fédéral en infrastructures prévisible et à long terme, afin de réparer les infrastructures en mauvais état, de réduire la durée des déplacements quotidiens et d'améliorer le faible taux de productivité du Canada. Nous sommes aux prises avec des embouteillages, des réseaux d'aqueduc déficients et des nids-de-poule un peu partout. Nous avons un déficit en matière d'infrastructures qui se chiffre à 171 milliards de dollars, lorsqu'on calcule le montant total des investissements nécessaires pour réparer les infrastructures urbaines qui se détériorent. Ces données ne sont pas contestables. Elles reflètent les dures réalités de la vie au Canada.

Il nous faut pour les infrastructures un plan prévisible à long terme. C'est ce que les municipalités demandent. Nous n'avons pas besoin du modèle de financement ponctuel, de budget en budget, que privilégie le premier ministre actuel et qui convient mieux aux séances de photos qu'à l'édification de municipalités fortes. Nous avons besoin de municipalités fortes. Nous essayons de bâtir des municipalités fortes avec 8 ¢ pour chaque dollar d'impôt perçu au Canada. Autrement dit, les municipalités ne reçoivent que 8 % des recettes fiscales du pays.

Le travail qu'accomplissent les municipalités est essentiel à notre quotidien. Pour mettre les choses en perspective, je citerai Randy Simms, le maire de Mount Pearl, qui se trouve dans la circonscription de St. John's-Sud—Mount Pearl, que je représente. Voici ce qu'il a dit:

Investissez dans ce que vous voulez. Injectez des millions dans les pêches, les universités, l'éducation, les affaires. Faites ce que vous voulez, mais rappelez-vous ceci: sans investissement dans les municipalités, sans efforts pour bâtir des municipalités vigoureuses, la province ne peut pas être en santé. Et si la province n'est pas en santé, le pays ne le sera pas non plus. Celui qui reçoit les 8 ¢, c'est en quelque sorte le pivot de la famille.

Comprenons-nous bien. On peut débattre en cette enceinte de nouveaux avions, de pipelines, d'accords commerciaux internationaux. Ce sont tous des sujets importants. Ils ne veulent cependant rien dire si nos routes sont impraticables, notre eau n'est pas potable et nos ponts ne sont pas sûrs.

• (1350)

Nous devons revenir à l'essentiel: des collectivités saines, des provinces saines et un pays sain. C'est élémentaire.

Travaux des subsides

Je me suis entretenu hier soir avec le président de l'union des municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador, Churence Rogers. Je lui ai demandé quel message il voulait que je transmette à la Chambre. Ce qu'il m'a dit correspondait en tous points à la motion d'aujourd'hui. Il a parlé de financement prévisible à long terme — les mêmes mots qui reviennent — et d'une plus grande souplesse laissée aux municipalités, en particulier les petites, pour l'utilisation des fonds obtenus. Il a préconisé la diminution des restrictions imposées et recommandé que davantage de fonds soient réservés expressément aux infrastructures au lieu que leur financement repose sur les demandes, car c'est là que les manoeuvres politiques s'insinuent dans le système et commencent à le pourrir.

Dans le dossier des transports, un des principaux problèmes à Terre-Neuve aujourd'hui est le service des traversiers dans le golfe du Saint-Laurent. Récemment, j'ai pris le traversier à Port aux Basques, sur la côte Ouest de Terre-Neuve, pour me rendre à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Mon billet aller-retour, qui comprenait une couchette, m'a coûté 561,75 \$. On parle ici d'un trajet d'environ 360 kilomètres. Si je franchissais cette distance au volant de ma voiture, je devrais payer un plein d'essence environ, soit moins de 100 \$. Le service des traversiers est notre autoroute. Le 1^{er} avril, le coût du transport des passagers et des marchandises à bord des traversiers qui empruntent le golfe du Saint-Laurent augmentera de 4 %. Quand on parle des infrastructures et du transport, on parle aussi du commerce, et le coût du commerce à Terre-Neuve-et-Labrador ne cesse d'augmenter. Le service des traversiers est notre autoroute, mais cette infrastructure en piètre état fait augmenter le coût des aliments, des vêtements et de tous les autres produits.

Que souhaitons-nous obtenir de cette motion, de ce plan en infrastructures? Qu'est-ce que les Canadiens, dont les habitants de Terre-Neuve-et-Labrador, devraient retirer de tout cela? Nous souhaitons obtenir un plan élaboré au fil de pourparlers continus avec les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones. Nous souhaitons obtenir un plan qui s'échelonnait sur 20 ans. Nous souhaitons obtenir des fonds bien définis, des objectifs de programme précis et de la transparence. Nous souhaitons que ce plan soit exempt de toute partisanerie politique, si ce n'est pas trop demander aux conservateurs.

Qu'ont dit les conservateurs au sujet d'un plan d'infrastructures prévisible et à long terme? En 2011, les conservateurs ont promis de mettre en place un tel plan. Toutefois, le budget de 2012 n'en prévoyait aucun. On peut simplement présumer qu'ils continuent de privilégier l'approche actuelle, de budget en budget, parce qu'ils affectionnent la politique partisane et les séances de photos et qu'ils aiment bien que les médias montrent le logo du Parti conservateur sur les chèques du gouvernement.

En terminant, permettez-moi de citer la députée de Trinity—Spadina. Elle a dit:

Les Canadiens en ont assez de devoir faire bouillir l'eau, éviter des nids-de-poule, passer des heures dans des embouteillages et s'entasser comme des sardines dans des autobus. J'ai proposé un plan pragmatique à long terme concernant les infrastructures, et j'ai bon espoir que les conservateurs vont travailler avec moi.

J'ai bon espoir, moi aussi. Des collectivités saines créent des provinces saines, et des provinces saines créent un pays sain. Ce sont les éléments de base de la politique canadienne.

• (1355)

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, le député sait fort bien que notre gouvernement a fait des investissements record dans les infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons récemment aidé cette

province à réaliser ses aspirations en matière d'exportation d'hydro-électricité, et je sais que ce nouveau projet est très important pour elle. Nous avons acheté de nouveaux traversiers qui font aujourd'hui la navette entre Terre-Neuve et le continent, et nous en sommes fiers.

Le député m'a paru vraiment scandalisé à certains moments dans son discours. Quant à moi, j'ai été scandalisé et déçu de l'entendre réclamer une hausse de sa pension de député. Il est déconnecté de la réalité de la plupart des Canadiens, et je pense qu'il est également déconnecté de la réalité lorsqu'il parle des investissements dans les infrastructures. Aucun parti ne s'est engagé à fournir plus d'argent pour les infrastructures que le gouvernement dirigé par le premier ministre actuel, tandis que le parti de ce député a voté contre ces investissements chaque fois.

M. Ryan Cleary: Monsieur le Président, le député d'en face a soulevé quelques points. Le premier est celui du projet hydro-électrique Muskrat Falls, au Labrador. Nous avons voté pour ce projet parce qu'il s'agit de produire de l'énergie propre, ce qui est dans l'intérêt de Terre-Neuve-et-Labrador, des Maritimes et de l'ensemble du pays.

Le député d'en face a parlé aussi des dépenses d'infrastructures. Mais le gouvernement connaît un échec lamentable dans ce dossier.

J'ai mentionné, dans mon discours, les avis d'ébullition de l'eau. Entre 100 et 150 localités de Terre-Neuve-et-Labrador sont constamment obligées de faire bouillir leur eau parce qu'elles n'ont pas les moyens de remédier à leur problème.

Lorsque le député a parlé des infrastructures, il a mentionné les nouveaux traversiers. Il a omis d'indiquer qu'un aller-retour sur l'un de ces traversiers pour moi et ma voiture, avec une couchette pour la nuit, coûte 560 \$ et que ce prix sera majoré de 4 % à compter du 1^{er} avril. Il n'en a pas parlé parce que cela aurait mis en évidence le bilan lamentable des conservateurs dans le domaine des infrastructures.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.): Je viens aussi de Terre-Neuve-et-Labrador, monsieur le Président, et l'une des critiques les plus fréquentes là-bas vise le manque de souplesse du système, qui entrave les plus petites localités dans leurs investissements. En effet, celles-ci doivent composer avec des revenus d'à peine 8 ¢ par dollar et des subventions en baisse, sans compter que les règles qui régissent l'emploi des revenus de la taxe sur l'essence elle-même sont très contraignantes. Il y a donc un manque de souplesse lorsque des besoins se présentent.

Que pense le député du besoin de souplesse des petites localités?

M. Ryan Cleary: Le député soulève un excellent point, monsieur le Président.

Hier soir, je discutais avec le président de l'association des municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador et je l'ai consulté, comme je l'avais déjà fait, sur le contenu de mon discours. Il m'a notamment demandé de signaler que les localités veulent s'éloigner du financement axé sur les demandes et bénéficier d'une souplesse accrue dans l'emploi des fonds qu'elles touchent.

C'est un excellent point. Il faut davantage de souplesse pour les municipalités, surtout les petites localités, qui sont entravées par toutes les règles qui régissent les fonds qu'elles touchent.

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, je pose la question suivante au député de St. John's South—Mount Pearl. Verrait-il ici l'occasion de bâtir une économie durable et soucieuse de l'environnement axée sur une infrastructure économique et des collectivités dynamiques?

Étant donné qu'il faut remplacer les systèmes inadéquats qui tombent en ruines, que le réseau ferroviaire du Canada est digne du Moyen Âge et que les réseaux énergétiques doivent être modernisés, mais de façon écologique, se pourrait-il que nous ayons devant nous l'occasion, en concentrant nos efforts sur les infrastructures, de créer un réseau d'approvisionnement écologique qui permettrait de stimuler en même temps l'innovation technologique et les secteurs de la construction et des technologies? Ne s'agit-il pas là, à la fois, d'une occasion en or et d'une nécessité qui s'impose?

M. Ryan Cleary: Monsieur le Président, j'ose croire que Terre-Neuve-et-Labrador est un chef de file dans le domaine de l'énergie verte et des écotecnologies.

J'ai parlé tout à l'heure, dans l'une de mes réponses, de Muskrat Falls, qui correspond à la moitié du projet d'aménagement hydroélectrique du Bas-Churchill. Essentiellement, nous sommes à l'avant-garde au Canada grâce, entre autres, à l'énergie verte qui sera mise en marché.

• (1400)

Le Président: Il restera cinq minutes pour les questions et observations après la période des questions.

Nous passons maintenant aux déclarations de députés. Le député de Sault Ste. Marie a la parole.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

TED BROOKS

M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC): Monsieur le Président, un leader local bien connu, Ted Brooks, nous a quittés le 4 décembre, laissant un vide énorme dans ma circonscription, Sault Ste. Marie.

Ted était le fier propriétaire-fondateur d'Eazy Express, entreprise qui est devenue le plus grand sous-traitant de Postes Canada au Canada.

Ted était apprécié dans la collectivité pour ses nombreuses activités philanthropiques, dont la commandite de l'équipe Eazy Express, qui représentera, pour la quatrième année de suite, le Nord de l'Ontario au championnat Brier de cette année.

La semaine dernière, j'ai eu le plaisir d'accueillir des bénévoles locaux d'Habitat pour l'humanité et de St. Vincent Place à un match des Soo Greyhounds dans la loge d'Eazy Express, gracieuseté de l'épouse de Ted, JoAnne.

Récipiendaire de la médaille du jubilé de diamant de la reine Elizabeth II et du prix du président de la chambre de commerce locale pour sa contribution exceptionnelle au développement commercial et communautaire, Ted n'était pas le genre de personne à rechercher les honneurs. Il se contentait de jouer un rôle modeste dans les coulisses.

J'ai eu l'honneur d'être un ami proche de Ted, qui a aussi été le directeur de ma campagne. Je dois beaucoup à Ted. Il nous manquera beaucoup.

* * *

[Français]

LE PONT CHAMPLAIN

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, le nouveau pont Champlain sera le chantier le plus

Déclarations de députés

important de ma circonscription et de ma région. Il devrait inclure un SLR. Les maires de Brossard, de Longueuil, de Boucherville, de Saint-Bruno, de Saint-Lambert et de Montréal sont tous d'accord. Surtout, la population l'appuie.

[Traduction]

Le choix du réseau de transport en commun est de compétence provinciale, mais le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer. Le Québec et les municipalités doivent avoir les fonds nécessaires.

[Français]

Le ministre répète souvent « pas de péage, pas de pont ». Toutefois, les gens de ma circonscription se posent encore plusieurs questions. Où iront les profits? Le péage servira-t-il à payer le transport en commun? Y aura-t-il un péage sur tous les ponts de la Rive-Sud?

Le nouveau pont Champlain est une belle occasion de bâtir deux nouveaux ponts en même temps. Le premier serait un lien entre la Rive-Sud et l'Île-de-Montréal et le second, entre le gouvernement fédéral et la population.

* * *

LE MOUVEMENT SCOUT

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais vous parler de la vidéo créée par des personnes engagées dans les Scouts de St-Étienne-de-Lauzon, situés dans ma circonscription, et qui se trouve sur le site officiel de Scouts Canada.

Chaque année, au-delà de 125 jeunes de ma circonscription, s'ajoutant à tous ceux et celles du Canada, ont la chance d'évoluer dans un milieu de vie de partage, de respect, d'aventures, d'équipe et de famille. La Grande tournée du bonheur témoigne de ces belles valeurs présentes au sein du mouvement. Faire partie des scouts développe les sens du leadership et de la vie communautaire et fait naître et renaître les passions.

Le mouvement scout existe au Canada depuis 45 ans, et chaque année, nous célébrons ce beau succès collectif grâce à son fondateur, Baden-Powell, ainsi que son épouse, Olave, pendant la semaine scoute.

C'est avec fierté que j'aimerais souligner l'apport exceptionnel de tous ceux et celles qui sont impliqués auprès de ces jeunes petits castors et ces jennettes dans Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière.

Nous ne le dirons jamais assez, la jeunesse est notre plus grande richesse.

* * *

[Traduction]

L'ORGANISME YOUNG PEOPLE AFFECTED BY HUNTINGTON'S DISEASE

Mme Judy Foote (Random—Burin—St. George's, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter Catherine Price, de Fortune, dans la circonscription de Random—Burin—St. George's.

Déclarations de députés

Quand Catherine était âgée de 10 ans, sa grand-mère est décédée après une longue bataille contre la maladie de Huntington, une maladie génétique neurodégénérative. Aujourd'hui, 10 ans plus tard, Catherine, étudiante à l'Université Memorial, participe activement à des campagnes de financement et à des activités de sensibilisation en tant que membre de l'organisme Young People Affected by Huntington's Disease.

Après avoir fait du bénévolat pour l'organisme national, Catherine a créé une aile provinciale.

En juin 2011, elle a mis à contribution ses qualités de meneuse quand elle et quatre autres membres de l'organisme sont allés représenter le Canada au congrès national de la Huntington's Disease Society of America, au Minnesota. À cette occasion, Catherine a participé à la première rencontre internationale des jeunes en compagnie de 21 autres jeunes gens en provenance de 10 pays.

Elle s'est vu décerner le prix commémoratif Dean Crain pour son apport unique et durable au développement de la Société Huntington du Canada.

Je prie tous les députés de se joindre à moi pour saluer l'immense travail de sensibilisation de Catherine Price.

* * *

LE BUREAU DE LA LIBERTÉ DE RELIGION

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, j'interviens pour féliciter le premier ministre d'avoir tenu la promesse du gouvernement conservateur de créer le Bureau de la liberté de religion. Ce bureau s'opposera à la terrible cruauté de la persécution fondée sur la religion.

Dans plusieurs régions du monde, les violations de la liberté religieuse sont répandues et de plus en plus courantes. En Iran, des baha'is et des chrétiens se font harceler, emprisonner et, dans certains cas, tuer.

Au Pakistan, les chrétiens, les sikhs et les hindous sont menacés de persécution et de violence.

En Chine, les chrétiens qui pratiquent leur culte à l'extérieur des limites approuvées par le gouvernement sont contraints à la clandestinité, et leurs dirigeants sont arrêtés et détenus, tandis que leurs églises sont réduites en cendres.

On pense aussi aux musulmans chiites en Irak, aux chrétiens coptes en Égypte, à des chrétiens qui pratiquent leur culte au Nigéria et, chose terrible, la liste continue de s'allonger encore et encore.

Ailleurs, nous assistons avec horreur à la destruction de sanctuaires et voyons que des croyants se font attaquer et, dans certains cas, massacrer. Le Canada ne reste pas silencieux à la vue de ces injustices. Nous souhaitons bonne chance à M. Andrew Bennett, le premier ambassadeur de la liberté de religion du Canada. Il surveillera la liberté de religion dans le monde et en fera la promotion.

* * *

• (1405)

LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD): Monsieur le Président, personne ne devrait quitter son foyer le matin en se demandant s'il reviendra vivant du travail. Pourtant, tous les jours au Canada, trois personnes perdent la vie dans l'exercice de leurs fonctions. Comble de malheur, ils laissent derrière eux une famille et des amis atterrés par la perte d'un de leurs proches.

Heureusement, depuis 2003, ces personnes peuvent faire appel à l'association Fil de vie, un organisme de bienfaisance canadien dont la vocation est de venir en aide aux Canadiens dont un proche est mort en milieu de travail, y a subi de graves blessures ou a développé une maladie professionnelle. Fil de vie offre à plus de 1 200 familles un réseau d'espoir afin qu'elles puissent se remettre de leur deuil. L'association fait aussi la promotion de la santé et de la sécurité au travail.

Le 5 mai, dans plus de 30 villes canadiennes, des gens participeront à la marche Un pas pour la vie. Je suis ravie d'être la présidente d'honneur de l'édition 2013 de la marche qui se déroulera à Hamilton. J'ose espérer que, bientôt, il ne sera plus nécessaire d'organiser ce genre de marche. Nous savons tous que les accidents de travail n'existent pas. Tous les décès en milieu de travail et toutes les maladies professionnelles sont évitables.

Il nous faut des lois du travail qui ont du mordant. Je demande aux conservateurs de prendre des mesures à cet égard sans tarder. J'espère que tous les députés iront sur le site de la marche Un pas pour la vie, à l'adresse stepsforlife.ca, afin de voir comment ils peuvent aider. C'est une question de vie ou de mort.

* * *

SCOUTS CANADA

M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de souligner la Journée du scoutisme sur la Colline parlementaire.

Scouts Canada est le principal organisme au pays qui s'adresse à la jeunesse. L'organisme offre des programmes stimulants aux garçons, aux filles et aux jeunes adultes âgés entre 5 et 26 ans. La mission de Scouts Canada est de contribuer à l'éducation des jeunes grâce à un système de valeurs axé sur la promesse et la loi scout, qui consiste à bâtir un monde meilleur où les gens sont épanouis et jouent un rôle constructif dans la société.

Scouts Canada s'emploie également à former les leaders de l'avenir. L'organisme aide les jeunes à développer leur potentiel en leur permettant d'assumer des rôles de leader dès l'âge de huit ans.

De plus, les scouts font du bénévolat pour apporter une contribution à leur collectivité. Les scouts sont là pour apporter de l'aide, que ce soit en organisant une collecte d'aliments, en réalisant des travaux de peinture dans un centre communautaire ou en prêtant main forte à un centre d'hébergement.

Aujourd'hui, Scouts Canada est un organisme mixte où règne la diversité. Il compte, dans l'ensemble du pays, plus de 100 000 membres de toutes confessions et origines culturelles.

L'Association des scouts du Canada organise des activités de scoutisme pour plus de 17 000 jeunes francophones dans l'ensemble du pays.

Au nom de Scouts Canada, je rappelle à tous les députés qu'une réception est organisée aujourd'hui par le Président...

Le Président: Le député de Moncton—Riverview—Dieppe a la parole.

* * *

LA JUSTICE

M. Robert Goguen (Moncton—Riverview—Dieppe, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur a pris d'importantes mesures pour veiller à ce que les personnes dangereuses restent en prison, comme il se doit.

Les Canadiens appuient nos réformes fondées sur le bon sens, comme l'élimination de la pratique peu judicieuse de calculer en double le temps passé en détention provisoire. Toutefois, le NPD ne s'est pas contenté de s'opposer à ces mesures; il a fait des allégations insensées selon lesquelles un seul projet de loi entraînerait des dépenses de 19 milliards de dollars pour construire de nouvelles prisons.

[Français]

De toute évidence, rien ne pourrait être plus loin de la vérité. Nous avons annoncé la fermeture de deux prisons, afin d'épargner de l'argent aux contribuables.

[Traduction]

Le budget principal des dépenses d'hier prévoit une baisse considérable du coût des prisons puisque l'afflux de nouveaux prisonniers ne s'est pas matérialisé.

L'objectif central de notre programme de lutte contre la criminalité consiste à faire en sorte que les délinquants dangereux et récidivistes restent en prison, comme il se doit. Nous ne créons pas de nouveaux criminels; nous mettons simplement fin à la porte tournante dans le système de justice pénale.

* * *

LE PROJET KIZUNA

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le Président, vendredi, 20 étudiants du Malvern Collegiate partiront pour le Japon, un voyage offert gracieusement par le gouvernement japonais.

Le projet Kizuna vise à faire connaître le travail de reconstruction qu'a entrepris le Japon à la suite du tremblement de terre, et à tisser de solides liens d'amitié entre nos deux pays.

J'éprouve beaucoup de respect pour les participants, qui profiteront de ce voyage pour découvrir et comprendre non seulement la destruction causée par le tremblement de terre, mais le triomphe du peuple japonais devant cette tragédie.

J'éprouve aussi de la reconnaissance pour les participants, car les leçons qu'ils pourront tirer de la résilience spirituelle et politique dont les Japonais font preuve devant l'adversité sauront nous inspirer lorsque ces leaders de demain prendront les choses en mains.

Je remercie la principale Pinard, la vice-principale Santos et M. Jonathan Jones, qui montrent une passion évidente pour l'enseignement, l'éducation, les jeunes et l'aventure.

Je remercie aussi très sincèrement le gouvernement du Japon et les habitants de la préfecture de Miyagi, qui offrent à ces jeunes Canadiens un cadeau inestimable.

* * *

● (1410)

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Michelle Rempel (Calgary-Centre-Nord, PCC): Monsieur le Président, au moment où notre économie continue de se remettre du ralentissement mondial, il est important de souligner que près de 65 % de l'activité économique du Canada dépend des échanges commerciaux et qu'un emploi sur cinq est tributaire des exportations.

Voilà pourquoi le gouvernement s'affaire à mettre en oeuvre le plan de promotion du commerce le plus ambitieux de toute l'histoire du Canada, afin de favoriser la création d'emplois et la croissance économique. Nous sommes à la recherche de nouveaux marchés

Déclarations de députés

pour nos produits énergétiques et nous veillons à ce que l'exploitation de ces produits se fasse dans le respect de l'environnement. Néanmoins, nous comprenons que l'économie du Canada repose entre autres sur les échanges commerciaux et sur l'expansion des marchés pour nos produits.

Il s'agit d'une question très importante, et j'implore mes collègues d'en face, qui affirment que les accords commerciaux pourraient ne pas être dans l'intérêt du Canada, de songer sérieusement à appuyer nos accords commerciaux.

Ces accords sont d'une importance capitale pour l'économie du Canada. Au lieu de s'opposer à certaines ententes comme l'accord de libre-échange entre le Canada et la Jordanie, j'invite mes collègues d'en face à les appuyer.

* * *

[Français]

LES PRIX HOMMAGE AU CIVISME

Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NPD): Monsieur le Président, lorsque survient un événement où la vie de personnes est menacée, il arrive que des gens se distinguent par leur courage et leur dévouement. Ce fut le cas de quatre personnes de ma circonscription, qui ont vu leur acte de bravoure reconnu hier par le ministre la Justice du Québec, lors de la cérémonie du prix Hommage au civisme.

En mai 2011, Mme Marie-Ève Paquin, M. Robert-J. Brown et M. Lucien Flamand n'ont pas hésité à mettre leur vie en danger pour aller porter secours à une fillette de 12 ans qui se faisait attaquer par trois pitbulls en pleine rue, à La Sarre. Les deux hommes ont été gravement mordus à plusieurs reprises, mais cela ne les a pas empêchés de sauver la vie de cette fillette.

En août 2011, Mme Marjorie Caron s'est littéralement jetée à l'eau pour aller sauver une adolescente de la noyade et est intervenue sans même prendre le temps de penser à sa propre sécurité.

Ces actes de courage extraordinaire ont été accomplis dans des circonstances difficiles et au péril de la vie de ces personnes courageuses. Au nom de l'Abitibi—Témiscamingue et au nom des députés de la Chambre, je tiens à les remercier et à les féliciter.

* * *

[Traduction]

L'INFRASTRUCTURE

M. Devinder Shory (Calgary-Nord-Est, PCC): Monsieur le Président, aucun gouvernement n'a autant investi que le nôtre pour améliorer les infrastructures, réduire l'engorgement routier et créer des emplois. Nous avons pris des mesures de relance opportunes et ciblées quand les Canadiens avaient le plus besoin de travail. Nous avons créé le plan Chantiers Canada, un fonds historique de 33 milliards de dollars. Nous avons doublé le Fonds de la taxe sur l'essence en le faisant passer de 1 à 2 milliards de dollars, et nous avons rendu permanent ce transfert annuel aux provinces et aux villes. Nous avons investi plus de 5 milliards de dollars dans les infrastructures de transport en commun des villes et des localités canadiennes.

Déclarations de députés

Nous avons pris ces mesures sans précédent sans l'aide du NPD. En effet, au cours des sept dernières années, les députés néo-démocrates ont voté contre tous les investissements dans les infrastructures canadiennes. Leur motion d'aujourd'hui arrive un peu trop tard, et nous refusons de nous faire sermonner par un parti qui s'est opposé au plus important investissement en infrastructure de l'histoire canadienne.

* * *

[Français]

CLAUDETTE BOYER

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec grande tristesse que j'ai assisté aujourd'hui à la messe funéraire d'une alliée dans le libéralisme et la francophonie au Canada depuis 35 ans, mon amie Claudette Boyer. Elle nous a quittés le 17 février à l'âge de 75 ans.

C'est d'abord en éducation, comme enseignante et activiste engagée, qu'elle fourbit ses armes. Ensuite, elle fut la première femme francophone élue à l'Assemblée législative de l'Ontario. Travailleuse infatigable et bienveillante engagée, elle a dirigé, en plus d'aider de multiples associations communautaires, les destinées de l'Association des communautés francophones d'Ottawa, l'ACFO, de 2007 jusqu'au jour de son décès.

D'ailleurs, ce n'est que quatre jours avant la tenue du gala du prix Bernard Grandmaître de l'ACFO d'Ottawa qu'elle nous a quittés. Cet événement annuel reconnaît des francophones et francophiles qui se sont démarqués. Par contre, lors de cette 13^e édition, c'est à Claudette qu'on a rendu le plus vibrant hommage.

Au nom de la population d'Ottawa—Vanier, j'offre mes sincères condoléances aux enfants de Claudette et de feu Jean-Robert Boyer — Pierre, Michel et Julie —, ainsi qu'à leurs petits-enfants et à toute leur parenté.

* * *

[Traduction]

L'ÉCONOMIE

M. Bob Dechert (Mississauga—Erindale, PCC): Monsieur le Président, alors que le NPD cherche à mener notre économie à la ruine en imposant aux familles canadiennes une taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars nuisible à l'emploi, notre gouvernement se concentre sur ce qui importe aux Canadiens: les emplois et la croissance économique.

Grâce au gouvernement conservateur, le Canada affiche le meilleur bilan parmi les pays du G7 sur les plans de l'endettement et de la création d'emplois, puisque 900 000 nouveaux emplois ont été créés, net, depuis juillet 2009. Pas étonnant que Manufacturiers et Exportateurs du Canada ait récemment affirmé: « Les politiques du gouvernement en matière de fiscalité, de technologie, de commerce, de formation et de transformation sont extrêmement importantes pour créer des conditions propices à la croissance dans les industries de pointe du secteur de la fabrication du Canada. »

Contrairement à nous, qui cherchons à renforcer notre économie, le NPD imposerait une taxe sur le carbone nuisible à l'emploi qui ferait grimper le prix de l'essence, des produits alimentaires, de l'électricité et de tout le reste. Notre gouvernement continuera de protéger les Canadiens contre les politiques économiques irresponsables du NPD.

● (1415)

[Français]

LE SÉNAT

Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs coupent comme des fous furieux dans les services publics. Les affaires autochtones seront réduites de 480 millions de dollars, l'ACDI, de 471 millions de dollars et VIA Rail Canada perdra 60 % de son budget.

Pendant ce temps, le budget de cette relique qu'est le Sénat continue d'augmenter. Il faudrait demander à n'importe quel Canadien, peu importe son âge ou sa province, s'il vaut mieux investir dans les services et la création d'emploi ou dans une institution périmée comme le Sénat.

Personne ne choisira de dilapider des fonds publics pour du monde incapable de remplir un formulaire qui ne fait qu'approuver les politiques conservatrices sans les lire. En fait, il n'y a que les libéraux et les conservateurs qui continuent de défendre leurs droits acquis, le droit de se payer des collecteurs de fonds du parti sur le bras des contribuables.

Alors que le scandale des dépenses conservatrices au Sénat prend de l'ampleur, alors que la sénatrice Wallin — qui n'avait pourtant rien fait de mal aux yeux du premier ministre — est obligée de rembourser des milliers de dollars, les conservateurs vont quand même augmenter leur budget général tout en réduisant celui du Bureau du conseiller sénatorial en éthique.

Au NPD, on en a notre quota des sénateurs abuseurs. En 2015, on va mettre un stop à ça.

* * *

[Traduction]

LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA

M. Rob Clarke (Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill, PCC): Monsieur le Président, à mesure que les journées rallongent et que les températures remontent tranquillement, les Canadiens se réjouissent à l'idée que le printemps arrive enfin. Toutefois, si les Canadiens s'enthousiasment parce que le temps se réchauffe, ils demeurent plus froids que jamais à l'idée d'une taxe de 20 milliards de dollars sur le carbone. Et pour cause!

Une telle taxe ferait littéralement augmenter tous les prix à la consommation, grugeant le budget des familles canadiennes, déjà éprouvées financièrement. Une telle taxe réduirait leur revenu disponible, limitant ce qu'elles sont en mesure de s'offrir. Une telle taxe imposerait un fardeau considérable aux aînés et aux anciens combattants à revenu fixe.

À l'opposé, mes électeurs et l'ensemble des Canadiens sont très chauds à l'idée du plan de réduction des impôts que leur offre le gouvernement pour stimuler l'emploi et la croissance économique et pour favoriser la prospérité à long terme.

*Questions orales***QUESTIONS ORALES**

[Traduction]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, lorsqu'un ministre du gouvernement conservateur de Brian Mulroney a téléphoné à un juge au sujet d'une affaire que ce dernier devait juger, le ministre a été éjecté du Cabinet. Lorsqu'un ministre libéral a écrit au CRTC au sujet d'une affaire soumise à ce dernier, il a été expulsé du Cabinet. Récemment, lorsque le ministre des Affaires autochtones a écrit à la Cour canadienne de l'impôt au sujet d'une affaire qui était entre les mains de cette dernière, il a été renvoyé du Cabinet.

La commissaire à l'éthique a déterminé que le ministre des Finances avait écrit au CRTC au sujet d'un dossier soumis à ce dernier. Quelle excuse le premier ministre a-t-il trouvée pour ne pas respecter cette tradition bien ancrée au Parlement qui voudrait qu'il sévisse contre le ministre des Finances?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, comme le sait très bien le chef du NPD, une erreur administrative a été commise dans ce dossier. La commissaire à l'éthique a demandé au ministre des Finances de s'engager à se conformer, ce qu'il a accepté. Entretemps, il continue d'être le meilleur ministre des Finances au monde.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, le 1^{er} février dernier, la ministre des Ressources humaines a dit à la Chambre: « Les employés du ministère n'ont pas de quotas individuels. »

Elle a dit, des allégations d'un système de quotas, que c'était « tout à fait faux ». Le problème, c'est que c'était tout à fait vrai. Ce n'est pas parce qu'elle sort son dictionnaire des synonymes pour appeler un quota autre chose qu'un quota que ce n'en est pas un.

Quand on parle d'une cible de 500 000 \$ qui affectera notre carrière si on ne l'atteint pas, c'est un quota.

Quelle excuse le premier ministre a-t-il trouvée pour justifier les agissements de sa ministre qui n'a pas dit la vérité?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, les travailleurs du Canada cotisent à la caisse de l'assurance-emploi pour que celle-ci soit disponible quand ils en ont besoin.

Évidemment, les actions du ministère visent à assurer que les chômeurs et les travailleurs qui cotisent à cette caisse y ont accès.

Quand on abuse de la caisse, les seuls perdants sont les chômeurs qui ont vraiment besoin de cette aide.

* * *

● (1420)

[Traduction]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, les allégations de corruption continuent de se multiplier au Sénat. Depuis aujourd'hui, deux autres sénateurs font l'objet d'une enquête.

Il est intéressant de rappeler qu'il y a un peu plus d'une semaine, le premier ministre a dit à la Chambre qu'il avait personnellement examiné les cas Duffy et Wallin et qu'il n'y avait trouvé rien d'irrégulier. Voilà une affirmation des plus intéressantes lorsqu'on sait que les deux sénateurs visés ont décidé de rembourser des centaines de milliers de dollars auxquels ils n'avaient pas droit.

Le premier ministre ne nous a pas encore dit un mot officiellement pour que nous sachions combien d'argent a été remboursé et quels sénateurs font actuellement l'objet d'une enquête. Au lieu de se contenter de parler de l'argent des contribuables, le premier ministre nous dira-t-il enfin qu'il a l'intention de défendre les contribuables canadiens et d'obliger les non-élus du Sénat à rendre des comptes?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, nous avons dit clairement à la Chambre ce qu'il en était, tout comme le Sénat et l'ensemble des sénateurs l'ont dit. Ils sont en train d'examiner leurs dépenses pour s'assurer qu'elles sont appropriées et qu'à l'avenir, les règles régissant ces dépenses seront appropriées. C'est un engagement pris par notre parti.

Nous ne ménageons jamais les efforts pour défendre les intérêts des contribuables, et c'est pourquoi, bien entendu, nous rejetons l'idée d'une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars.

[Français]

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, il y a quand même un fil conducteur dans ces différents exercices: une règle pour l'un, une autre règle pour l'autre.

Lorsqu'une ministre a le droit de dire le contraire de la vérité à la Chambre, c'est du non-respect envers nos institutions parlementaires démocratiques.

Comment les sénateurs conservateurs qui sont membres de son caucus sont-ils censés arriver à une autre décision que celle déjà annoncée par le premier ministre lui-même? Il a dit à la Chambre qu'il avait examiné le dossier Wallin et qu'il n'y avait pas de problème.

Est-ce qu'il croit vraiment qu'il va y avoir une enquête objective?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, comme nous venons de le dire, nos sénateurs et le Sénat font une révision de toutes les dépenses, afin de s'assurer qu'elles sont appropriées. C'est un engagement clair que le gouvernement et le Sénat ont pris.

Au sujet de nos institutions démocratiques, c'est ce parti qui propose des réformes au Sénat qui vont permettre l'élection des sénateurs. C'est le NPD qui résiste à l'idée d'un Sénat réformé et élu. C'est quelque chose que la population veut.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, voilà qui est un peu fort de la part d'un parti qui s'est servi de ses sénateurs, des non-élus, pour rejeter le projet de loi sur les changements climatiques de Jack Layton, que le Parlement du Canada avait pourtant adopté en bonne et due forme.

En 2009, la communauté internationale a échoué spectaculairement à prévenir les atrocités contre les civils tamouls dans les derniers mois de la guerre civile au Sri Lanka. Le gouvernement du Sri Lanka refuse depuis lors d'admettre sa responsabilité à l'égard de ces événements.

Questions orales

Si aucune enquête n'a lieu, comme le demandent présentement les Nations Unies, le premier ministre s'engagera-t-il à ne pas participer à la réunion des chefs d'État du Commonwealth qui doit avoir lieu à Colombo?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, soyons clairs. C'est notre parti qui essaie de faire du Sénat une assemblée d'élus. C'est le parti d'en face qui s'oppose à l'élection des sénateurs, et nous savons tous pourquoi. Ce n'est pas parce qu'il veut abolir le Sénat, car il n'a jamais vraiment fait aucune proposition sérieuse dans ce but. C'est parce que, comme nous le savons et comme nous avons pu le constater lorsque la coalition s'est formée en 2008-2009, le parti d'en face veut pouvoir nommer ses propres sénateurs. Voilà pourquoi.

Quant à la question sur le Sri Lanka, comme la Chambre le sait, j'ai déjà indiqué qu'à moins que des changements ne se produisent au Sri Lanka, je n'assisterai pas au sommet du Commonwealth qui doit y avoir lieu. Or, je constate avec inquiétude que, depuis ma déclaration à ce sujet, la situation s'est détériorée dans ce pays.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, c'est comme si le gouvernement avait confié le dossier du Sénat à l'inspecteur Clouseau et celui de l'assurance-emploi à l'inspecteur Javert.

Il a créé un monstre à deux têtes et applique une politique de deux poids deux mesures. En effet, pour la première fois de l'histoire du Canada, le gouvernement envoie des inspecteurs interroger des prestataires de l'assurance-emploi, qu'il ait ou non des motifs de croire que ces derniers abusent du système ou aient fait de fausses déclarations. C'est du jamais vu.

Le premier ministre pourrait-il confirmer que les gestionnaires recevront des primes en fonction du rendement des inspecteurs?

• (1425)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, des Canadiens honnêtes cotisent à la caisse d'assurance-emploi afin qu'ils puissent y recourir lorsqu'ils perdent leur emploi et ne parviennent pas à en retrouver un dans leur région. Un million et demi de Canadiens touchent des prestations d'assurance-emploi chaque année. Le gouvernement a une responsabilité légale à l'égard de cette caisse. Le vérificateur général et d'autres pressent le gouvernement de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les prestations soient versées uniquement à ceux qui y ont réellement droit. Lorsqu'elles sont versées à des gens qui n'y ont pas droit, ce sont les cotisants — les chômeurs et les travailleurs — qui sont les seuls perdants, et nous sommes déterminés à protéger leurs intérêts.

[Français]

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, cela reste le cas et le premier ministre n'a pas nié le fait que les primes des gestionnaires du système vont maintenant être augmentées en raison du travail fait par les enquêteurs dans les provinces, et surtout dans les provinces où le gouvernement est là pour trouver des soi-disants problèmes.

La question est toujours là. Les enquêtes sont faites sans qu'il n'y ait aucune raison de les faire. De plus, les primes sont payées et c'est ça qui est dans le programme du gouvernement.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, notre responsabilité légale est de veiller à

ce que la caisse d'assurance-emploi soit utilisée par les vrais chômeurs. Malheureusement, chaque année, il y a des paiements illégaux ou inappropriés. Notre responsabilité est de nous assurer que les vrais chômeurs ont leur paiement. Il est de notre responsabilité de protéger les travailleurs qui ont payé à la caisse pour leur protection.

* * *

[Traduction]

LES PUBLICITÉS GOUVERNEMENTALES

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, alors que nous sommes encore à découvrir les compressions que le budget des dépenses réserve aux programmes de première ligne, aux programmes d'aide à l'étranger et aux budgets des affaires étrangères, nous apprenons maintenant que le budget publicitaire de Citoyenneté et Immigration Canada augmente de 4 millions de dollars, celui du ministère des Finances de près de 7 millions de dollars, et celui du ministère des Ressources naturelles de 4,5 millions de dollars, par rapport au Budget principal des dépenses du dernier exercice.

Comment le premier ministre peut-il justifier le fait de sabrer dans les services de première ligne tout en haussant son budget de propagande? C'est deux poids, deux mesures.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, aucune compression n'est imposée aux services de première ligne. Nous nous assurons simplement que les Canadiens sont au fait des programmes et des services qui sont à leur disposition. Chaque année, le Parlement accorde des milliards de dollars en crédits publics pour le plus grand bien des Canadiens. Il nous incombe de voir à ce que nos concitoyens connaissent les programmes et les services auxquels ils peuvent recourir pour améliorer leur sort.

* * *

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, hier, lorsque j'ai demandé au ministre de la Sécurité publique s'il allait rencontrer les chefs relativement au financement de la police des Premières Nations, il a répondu que c'était déjà fait. Aujourd'hui, des chefs du Québec et du Labrador ont confirmé que le ministre n'a rencontré aucun d'entre eux, alors que les ententes de financement tripartite arrivent à échéance le 31 mars.

Par conséquent, je reviens à la charge. Le ministre va-t-il rencontrer ces chefs, qui sont ici aujourd'hui et qui veulent obtenir l'assurance que leurs services de police vont continuer de fonctionner après le 31 mars? Va-t-il accepter de négocier de nouvelles ententes de financement stable et à long terme pour la police des Premières Nations, oui ou non?

L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, les services de police sont avant tout une responsabilité provinciale. Le gouvernement fédéral investit depuis longtemps dans la police des Premières Nations afin d'aider à assurer la sécurité des collectivités. En fait, j'aurai des discussions sur ce point dès cet après-midi avec un certain nombre de chefs.

Une décision concernant le financement sera prise bientôt. Sous le gouvernement actuel, les budgets consacrés à la police des Premières Nations ont augmenté considérablement, ce qui est tout le contraire de la mesure prise par le député d'en face lorsqu'il siégeait au conseil municipal et qu'il a réduit les services de police au sein de sa propre collectivité.

Questions orales

[Français]

LE BUDGET

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ont présenté hier les compressions qui seront dans le prochain budget. VIA Rail perdra 290 millions de dollars, Infrastructure Canada perdra 1,8 milliard de dollars, et même l'Agence du revenu du Canada subira des compressions au moment même où l'on sabre dans les services fiscaux de base pour les Canadiens.

Qui verra son budget augmenté? Le Sénat, bien sûr!

Pourquoi en donnent-ils plus à leurs amis qui sont sous enquête, alors qu'ils sabrent dans les services offerts aux honnêtes Canadiens?

• (1430)

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, les questions soulevées par la députée touchent le budget, qui est en train d'être rédigé. Nous travaillons fort et j'ai hâte de pouvoir en annoncer la date de présentation.

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, nous verrons bien si, cette année, le gouvernement va se comporter de façon responsable.

Je poursuis avec le budget: compressions de 1,1 milliard de dollars dans les infrastructures; compressions de près de 30 % à Transports Canada. Toutefois, en même temps, le budget du Sénat, dont les membres ne sont pas élus et ne rendent pas de comptes, fait l'objet d'une augmentation.

La plus haute fonctionnaire relevant du président du Conseil du Trésor dit maintenant qu'elle devrait avoir le droit d'examiner attentivement les rapports du directeur parlementaire du budget.

Pourquoi les conservateurs tentent-ils de s'approprier des pouvoirs qui appartiennent au directeur parlementaire du budget? Pourquoi esquivent-ils leurs vraies responsabilités financières?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, nous, de ce côté-ci, sommes impatients de voir le processus en cours aboutir à la nomination d'une personne non partisane et crédible pour occuper les fonctions de directeur parlementaire du budget.

Je me bornerai à dire que la sous-ministre, la secrétaire du Conseil du Trésor, à laquelle la députée a fait allusion, faisait son travail en corrigeant des renseignements inexacts présentés par le directeur parlementaire du budget. Le travail de la sous-ministre consiste à rectifier les faits, à fournir au directeur parlementaire du budget les données dont il a besoin. C'est un échange utile de renseignements et de points de vue.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier-Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ont décidé de diminuer encore davantage l'influence du Canada dans le monde. Le budget des dépenses annonce que l'ACDI et les Affaires étrangères se feront imposer des compressions de centaines de millions de dollars. Les conservateurs vont notamment mettre fin à un programme pour la paix et la sécurité qui opère à des endroits comme la Colombie, Haïti et le Congo.

Pourquoi les conservateurs veulent-ils à tout prix se débarrasser de nos outils de prévention des conflits et de maintien de la paix, un de nos meilleurs investissements sur la scène internationale?

[Traduction]

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux d'annoncer à la Chambre que le Canada satisfait à tous ses engagements internationaux en matière de développement. Nous consacrons des sommes importantes afin d'aider des gens à sortir de la pauvreté. Les Canadiens peuvent être très fiers du leadership dont font preuve le gouvernement et le premier ministre, particulièrement pour ce qui est d'améliorer la santé des mères et des enfants. Cette initiative est l'une de celles qui donnent les meilleurs résultats au niveau international, et elle est le fruit du leadership du Canada.

* * *

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui le premier anniversaire de l'accident ferroviaire mortel survenu à Burlington. Un système de frein automatique aurait évité cette tragédie. Le Bureau de la sécurité des transports recommande de rendre obligatoire le système de commande intégrale, comme aux États-Unis.

Au lieu de faire une priorité de la sécurité, pourquoi le gouvernement conservateur réduit-il de plus de 50 % le financement de VIA Rail?

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, nos pensées accompagnent toujours les familles des victimes de cet accident. Quel dommage que la députée de l'opposition profite de l'anniversaire de cet accident tragique pour faire de la politique.

Notre gouvernement n'hésite pas à prendre toute mesure qui accroît la sécurité. Nous suivons la mise en oeuvre du système de commande intégrale aux États-Unis, qui sera probablement retardée en raison de certains problèmes techniques. Bref, nous continuerons de suivre la situation.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD): Monsieur le Président, la ministre a confirmé hier que chacun de ses inspecteurs doit couper un demi-million de dollars en prestations et que ses employés sont évalués en fonction de leur capacité à couper ces prestations d'assurance-chômage.

La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a donc induit les Canadiens et la Chambre en erreur, puisque les révélations du journal *Le Devoir* ont confirmé l'existence de ces quotas, ce que la ministre appelle des « objectifs de rendement ».

Si un chômeur ne dit pas la vérité, on coupe ses prestations. Qu'advient-il donc de la ministre?

Questions orales

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, nous travaillons pour nous assurer que l'assurance-emploi sera là pour les individus qui respectent les règles et qui paient les cotisations. Malheureusement, le NPD ne s'occupe que des gens qui sont des tricheurs ou des fraudeurs, qu'ils appellent des « victimes ».

Les seules personnes qui perdront si l'opposition nous empêche d'identifier ces individus, ce seront les Canadiens qui respectent les règles.

•(1435)

[Traduction]

Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs n'acceptent aucune responsabilité ministérielle, aucune responsabilité du Sénat, et ils n'ont aucun respect pour les chômeurs. Hier, la ministre refusait même d'utiliser le mot, préférant dire qu'ils « font la transition vers un autre emploi ». Elle a précisé qu'il n'y avait pas de « quotas », mais bien des « objectifs de rendement ». Tout cela de la même ministre qui a qualifié le régime d'assurance-emploi de « lucratif ». Ce n'est pas en jouant sur les mots qu'on répondra aux préoccupations légitimes des Canadiens.

Quand assumera-t-elle la responsabilité pour les quotas, les cibles et les objectifs de son ministère et admettra-t-elle enfin qu'elle a induit la Chambre en erreur?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, nous nous efforçons de faire en sorte que l'assurance-emploi soit à la disposition des personnes qui respectent les règles et qui cotisent au régime. Malheureusement, les néo-démocrates se soucient seulement des gens qui cherchent à frauder le système, qu'ils qualifient de victimes.

Si l'opposition nous empêche de cerner ceux qui fraudent le système d'assurance-emploi, les seuls perdants seront les Canadiens qui respectent les règles.

[Français]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Monsieur le Président, il est complètement faux de prétendre que la réforme de l'assurance-emploi n'aura pas de répercussions sur les travailleurs et sur l'économie des régions.

Selon Martin Prescott de Saint-Barthélemy, cette réforme appauvrira la région de Lanaudière et plusieurs citoyens devront déménager pour aller travailler ailleurs.

La réforme s'attaque directement aux travailleurs qualifiés de l'industrie saisonnière. Les conséquences sur la productivité seront terribles, parce que les entreprises des régions perdront leur avantage compétitif.

Pourquoi la ministre s'attaque-t-elle à la productivité des entreprises saisonnières et à l'économie des régions?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit à plusieurs reprises, s'il n'y a pas d'emplois pour les travailleurs saisonniers dans leur région et dans leur domaine de compétence, l'assurance-emploi sera là, comme toujours.

Pour les aider à trouver un emploi, nous leur offrons un système de *Job Alert* plus élargi ainsi qu'une assistance pour apprendre à chercher un emploi. Le système d'assurance-emploi sera là pour les chômeurs s'il n'y a pas d'autre travail.

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ont mis des quotas parce qu'ils pensent que les chômeurs sont tous des fraudeurs. Voilà pourquoi la ministre les appelle les *bad guys*. Les employés de Ressources humaines et Développement des compétences Canada doivent inventer des façons de faire passer d'honnêtes chercheurs d'emploi pour des fraudeurs. La ministre envoie même ses employés frapper aux portes des gens pour les espionner et les intimider.

Quelle sera la prochaine étape de la ministre, le bracelet électronique? Pourquoi la ministre n'annule-t-elle pas simplement sa réforme au lieu de stresser le pauvre monde qui ne fait qu'essayer de se trouver un emploi? Quelle sera la prochaine étape...

Le Président: L'honorable ministre des Ressources humaines a la parole.

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, nous aidons les gens à chercher un autre emploi, mais s'il n'y a pas d'emploi dans leur domaine de compétence et dans leur région, l'assurance-emploi sera là. Toutefois, il est très important de protéger l'intégrité du système d'assurance-emploi, pour lequel les travailleurs paient des cotisations, et ce, afin de nous assurer que le système d'assurance-emploi sera là pour les chômeurs qui y sont admissibles.

* * *

[Traduction]

LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, l'an dernier le ministre des Finances a invoqué le déficit pour justifier les compressions imposées aux programmes essentiels comme l'assurance de la salubrité des aliments, mais cela ne l'a pas empêché de doubler son propre budget publicitaire. Cette année, il réitère. Selon le Budget principal des dépenses, l'augmentation des dépenses du ministère des Finances est attribuable aux programmes de publicité du gouvernement, auxquels sont alloués 6,8 millions de dollars de plus. Or, ce même document retrace 30 millions de dollars à l'assurance de la salubrité des aliments.

Pourquoi la priorité des conservateurs est-elle de gaspiller l'argent des contribuables pour faire de la propagande conservatrice plutôt que d'investir dans les programmes essentiels pour les Canadiens comme l'assurance de la salubrité des aliments?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, bien sûr, nous faisons tout cela. Comme l'a indiqué le premier ministre, nous avons l'obligation d'informer les Canadiens des programmes et des services qui leur sont offerts.

Je ferai remarquer au député que le gouvernement ne consacre que 0,03 % de ses dépenses à la publicité et aux communications en général. L'an dernier, notre budget publicitaire était de 83,3 millions de dollars, ce qui est bien en deçà du budget publicitaire de 111 millions de dollars des libéraux lors de leur dernière année complète au pouvoir.

Questions orales

•(1440)

[Français]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Lise St-Denis (Saint-Maurice—Champlain, Lib.): Monsieur le Président, champion tout azimut de la protection publique, le gouvernement décide aujourd'hui de couper les allocations budgétaires de sécurité publique dans les réserves autochtones.

Ces compressions se traduisent en réductions d'effectifs policiers dans certaines communautés qui vivent des situations périlleuses compte tenu de leur éloignement et de la criminalité endémique qui y est recensée.

Le gouvernement a-t-il comptabilisé dans son budget principal les coûts sociaux d'une telle décision?

[Traduction]

L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, bien que le maintien de l'ordre relève principalement des provinces, le gouvernement fédéral investit depuis longtemps dans les services de police des Premières Nations pour contribuer à la sûreté des collectivités. Une décision financière sera prise sous peu à cet égard. Toutefois, je peux déclarer que le présent gouvernement a augmenté considérablement le financement des corps policiers des Premières Nations par rapport à ce qu'il était lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

* * *

LES DROITS DE LA PERSONNE

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, nous avons appris aujourd'hui que les conservateurs s'approprient à retrancher 270 millions de dollars du budget du ministère des Affaires étrangères, ce qui touche des programmes des droits de la personne. Ces coupes s'ajoutent au financement de 11 millions de dollars retiré à l'organisme Droits et Démocratie, dont le mandat consistait à protéger les droits de la personne à l'étranger.

Les conservateurs ont toutefois alloué 5 millions de dollars pour la création d'un nouveau bureau axé exclusivement sur la liberté de religion. Pourquoi ce tour de passe-passe? Qu'en est-il des autres droits fondamentaux? Qu'en est-il des attaques meurtrières contre les femmes et les membres de la communauté LGBTQ? Le gouvernement ne se soucie-t-il pas de leurs préoccupations?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, il est assez regrettable que la députée choisisse d'adopter ce point de vue devant cette question. Notre gouvernement a fait des droits de la personne la pierre angulaire de sa politique étrangère. La promotion des valeurs canadiennes est une chose extrêmement importante. Aucun pays ne s'est exprimé aussi haut et fort que le nôtre, partout dans le monde, au sujet des droits de la personne, de la liberté de religion ou des droits fondamentaux des femmes et des gays.

Nous sommes très fiers de notre Bureau de la liberté de religion. Il s'agit d'une liberté fondamentale qui invite au pluralisme, l'une des principales valeurs canadiennes. C'est sans honte que nous défendrons ce droit fondamental.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, lorsque le chef du NPD a demandé au premier

ministre de s'expliquer sur la résidence et les dépenses de la sénatrice Wallin, il a dit que l'argent qu'elle dépensait servait à payer ses déplacements pour se rendre dans sa province et en revenir, comme n'importe quel parlementaire.

Le problème de cette réponse, c'est que, selon les informations de CTV, c'est faux. La sénatrice a d'ailleurs déjà remboursé en catimini une bonne portion de ses somptueuses dépenses.

Puisqu'il n'y a plus aucune raison de la défendre, est-ce que le premier ministre va la forcer à rendre publics tous les documents concernant ses récents remboursements? Va-t-il le faire?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, nous nous sommes engagés à veiller à ce que toutes les dépenses soient appropriées, de même que les règles qui les régissent et à en faire rapport publiquement.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, ce n'est pas juste la sénatrice Wallin qui essaie de cacher des choses. Il y a un processus de révision dans le cas de Duffy et de Patterson, et on apprend qu'il y aurait deux nouveaux petits amis dans le club de ceux qui pigent dans l'argent public; et il ne s'agit que de ceux dont on entend parler.

Le problème du Sénat et de sa supposée transparence, c'est que les révisions vont encore se faire derrière des portes closes, en secret. Les gens ne sauront jamais qui a abusé de leur argent ni à quel point.

Est-ce que le premier ministre va s'engager à exiger que toutes ces révisions-là soient rendues publiques?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je pense avoir déjà répondu à cette question. Nous voulons que le Sénat fasse rapport publiquement sur ce sujet.

Cependant notre gouvernement fait un autre pas en avant vers un Sénat plus démocratique et plus responsable en demandant des éclaircissements à la Cour suprême du Canada. À cet effet, le gouvernement présente aussi un projet de loi, ici, à la Chambre, pour un Sénat vraiment démocratique, mais le NPD s'y oppose.

Pourquoi le NPD est-il contre les vraies réformes progressistes concernant le Sénat?

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, la grande arnaque canadienne se poursuit au Sénat. Nous apprenons que d'autres sénateurs font l'objet d'une enquête, mais le Sénat garde le secret là-dessus. Mike Duffy devra rembourser beaucoup d'argent, mais le Sénat refuse de dévoiler le montant précis.

Nous apprenons maintenant que la sénatrice Pam Wallin est aussi à la recherche d'une porte de sortie dans une cuisine parce qu'elle devra apparemment rembourser une somme considérable.

Quand le gouvernement dira-t-il la vérité aux contribuables et demandera-t-il au Sénat à majorité conservatrice de nous dire combien de fois la sénatrice Wallin a fait l'objet d'une enquête, quelle somme elle a dû rembourser et quelles conséquences elle devra subir pour avoir floué les contribuables?

Questions orales

●(1445)

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, nous avons dit très clairement que nous souhaitons que le Sénat examine toutes les questions liées aux dépenses — ce qu'il est en train de faire — pour veiller à ce que les règles en la matière soient appropriées et que, bien entendu, il fasse état publiquement de ses constatations.

La vraie question, toutefois, est la suivante: pourquoi le NPD continue-t-il de s'opposer à de véritables réformes qui favoriseront la démocratisation du Sénat? Si le NPD a un plan différent, pourquoi ne le présente-t-il pas?

En fait, le NPD a peut-être un plan, mais il le garde secret. On a demandé au député de Timmins—Baie James ce que le NPD comptait faire du Sénat. Voici ce qu'il a répondu: « Je ne peux pas dire ce que fera le chef du NPD après les prochaines élections. »

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je tends la main en guise de réconciliation. Demandons à la population canadienne de prendre la décision et cessons de nous cacher derrière des nominations partisans.

Mon Dieu, il faut moins de temps à un glacier pour fondre qu'à un conservateur pour rendre des comptes à la population canadienne.

À propos, nous savons maintenant que Mike Duffy nous a volé quoi, 40 000 \$, 50 000 \$ ou 100 000 \$? Qui sait, puisque les sénateurs libéraux et conservateurs sont en train de dire aux contribuables que le montant volé par Mike Duffy n'est pas de leurs maudites affaires.

C'est une question simple. Combien d'argent a-t-il pris, et quand allons-nous...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je pense que l'on peut éviter d'utiliser ce genre de mots pendant la période des questions.

Le leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, la question a été posée aux Canadiens en 2006, en 2008 et en 2011. À chaque fois, nous avons proposé un Sénat élu.

Le NPD n'a jamais appuyé cette idée, contrairement à la population canadienne. Les Canadiens ont élu un gouvernement qui s'est engagé à réformer le Sénat. Nous avons présenté un projet de loi sur la réforme du Sénat, mais le NPD l'a bloqué à chacune des étapes.

Quelles sont les véritables intentions du NPD? Nommer ses propres sénateurs. Voilà ce que prévoit faire le NPD.

* * *

LES RESSOURCES NATURELLES

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River, PCC): Monsieur le Président, la Colombie-Britannique exploite ses ressources naturelles tout en veillant à protéger l'environnement. Au Canada comme dans le monde, la Colombie-Britannique est reconnue pour ses immenses ressources forestières, minières et hydroélectriques.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Prince George—Peace River a la parole.

M. Bob Zimmer: Monsieur le Président, la Colombie-Britannique s'engage dans une nouvelle voie en se lançant dans l'exportation de gaz naturel liquéfié, aussi appelé GNL. Ces

nouveaux projets créeront des emplois et stimuleront la croissance économique de la Colombie-Britannique et de tout le Canada.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle le député de Marc-Aurèle-Fortin à l'ordre. Le député de Prince George—Peace River a la parole.

M. Bob Zimmer: Monsieur le Président, ces nouveaux projets créeront des emplois et stimuleront la croissance économique en Colombie-Britannique et partout au Canada.

Le secrétaire parlementaire peut-il dire à la Chambre de quelle façon le gouvernement appuie cette industrie importante?

M. David Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et pour la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Ressources naturelles se trouve aujourd'hui en Colombie-Britannique pour discuter de création d'emplois, de croissance économique accrue et de prospérité à long terme.

Le Canada se trouve dans une position idéale pour devenir un grand fournisseur de gaz naturel auprès des économies en croissance du monde. Nous collaborerons avec les gouvernements provinciaux et avec le secteur privé pour accroître les débouchés du GNL canadien, tout en instaurant des mesures de protection de l'environnement concrètes.

Tous les Canadiens tireront avantage de l'exploitation des ressources naturelles, y compris du gaz naturel liquéfié, grâce aux recettes fiscales qui en seront tirées. Ce sont ces recettes qui financent nos programmes sociaux, notamment les soins de santé et l'éducation. C'est pour cela que nous appuyons cette industrie, ainsi que la diversification des marchés.

* * *

LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, nous venons d'assister à une minute de propagande, s'il en fut.

Plus les Canadiens en savent sur la façon dont le gouvernement protège les renseignements personnels, plus ils s'inquiètent. Le gouvernement n'a pas seulement perdu les renseignements financiers de plus d'un demi-million de Canadiens qui avaient des dettes d'études, mais aussi des renseignements concernant les personnes handicapées. Et ce n'est pas tout, car voilà qu'un autre ministère est mis en cause.

Je ne veux pas qu'on me parle des mesures que le gouvernement a prises une fois que le mal a été fait, mais qu'on me dise plutôt les autres renseignements personnels qui ont été perdus et qui circulent sur une clé USB non cryptée.

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, il est tout à fait inacceptable qu'on perde des renseignements, surtout que c'était évitable. C'est pourquoi on a entrepris la révision de tous les processus et de toutes les procédures afin de mieux protéger les renseignements personnels des gens.

●(1450)

[Français]

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, c'est de la bouillie indigeste pour les chats. Ça ne fait vraiment pas sérieux.

*Questions orales***LES ANCIENS COMBATTANTS**

On apprend que la commissaire à la protection de la vie privée a élargi son enquête sur la perte de renseignements personnels pour y inclure le ministère de la Justice. Une avocate de ce ministère transportait des renseignements personnels non cryptés de près d'un demi-million de Canadiens. L'attitude laxiste des conservateurs envers la protection de la vie privée est inacceptable.

Le ministre de Justice peut-il nous dire s'il est permis ou non, dans son ministère, de se balader avec des renseignements personnels sur une clé USB?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, la perte de cette information est tout à fait inacceptable surtout parce que c'était évitable.

Le ministère a reçu des instructions pour changer tous les processus et systèmes concernant la gestion de l'information des Canadiens et des Canadiennes afin d'éviter ce genre d'incident à l'avenir.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, le problème ne touche pas que les renseignements personnels des Canadiens. C'est un problème beaucoup plus vaste et chronique que les conservateurs sont incapables de corriger.

En octobre dernier, un ordinateur et une clé USB ont été volés dans une auto. Ils contenaient des renseignements sur plus de 700 personnes sous surveillance par un agent chargé de restreindre le mouvement des capitaux vers les organisations criminelles et terroristes.

Comment les conservateurs expliquent-ils cette perte de documents sensibles?

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je pense que l'incident dont parle le député est celui qui est survenu au CANAFE en novembre dernier, si je me rappelle bien. L'organisme fédéral responsable a communiqué avec la police locale, la commissaire à la protection de la vie privée ainsi que toutes les entreprises et tous les particuliers concernés.

Il y a quelques mois, le CANAFE a pris les mesures voulues pour que cela ne se reproduise plus. Il a notamment modifié sa façon de conserver et de transporter les données.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, la protection des renseignements personnels des citoyens devrait constituer une priorité, mais les conservateurs ont à maintes reprises fait les choses n'importe comment en cette matière. Ils ont perdu des disques durs et des clés USB et compromis les renseignements personnels de milliers de personnes.

Il se peut même que l'organisme fédéral chargé d'empêcher le financement du crime organisé ait en fait laissé ces renseignements parvenir aux criminels dont il essaie justement de stopper les activités.

Pourquoi le gouvernement a-t-il tenu secrètes ces graves atteintes à la vie privée? Où est la transparence?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le CANAFE est un organisme indépendant, et les questions précises, c'est à lui qu'il faut les poser.

Je signalerai cependant que l'organisme a pris des mesures dès que l'incident est survenu, en novembre, je crois. Il n'a guère gardé le secret là-dessus. Il a appelé la police locale. Il a appelé la commissaire à la protection de la vie privée. Comme je l'ai indiqué plus tôt, il a communiqué avec toutes les entreprises et toutes les personnes concernées.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, il y a quelques semaines, la Légion royale canadienne a lancé une campagne publique pour demander aux conservateurs d'accroître le financement pour le Fonds du Souvenir.

Hier, la Légion royale canadienne a reçu sa réponse. Elle est enfouie à la page 382 du budget des dépenses, où il est indiqué que, l'année prochaine, le financement du Fonds du Souvenir sera amputé de 1,4 million de dollars. Parallèlement à cela, les conservateurs vont accroître leur budget publicitaire de 10 fois ce montant.

Pourquoi les conservateurs font-ils passer l'autopromotion avant l'inhumation digne de nos anciens combattants?

L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants et ministre de la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, je peux garantir à la Chambre que nous ne ferons pas des coupes comme l'ont fait les libéraux. Au contraire, nous trouvons...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Le ministre des Anciens Combattants a la parole.

L'hon. Steven Blaney: Monsieur le Président, les libéraux ont sabré dans le programme du Fonds du Souvenir, mais...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, à l'ordre. Le ministre des Anciens Combattants a la parole.

L'hon. Steven Blaney: Je disais, monsieur le Président, que les libéraux ont sabré dans le programme du Fonds du Souvenir tandis que nous en maintenons le financement tout en trouvant des moyens d'économiser sur le plan administratif. Des dizaines de milliers d'anciens combattants bénéficient ou ont bénéficié de ce programme. Ce programme est maintenu et entièrement financé.

Les libéraux vont-ils appuyer ma proposition lorsque je demanderai 130 millions de dollars pour les anciens combattants?

* * *

● (1455)

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, hier, le ministre de la Défense nationale a perdu 4,9 milliards de dollars sur le budget de base du ministère de la Défense nationale. C'est ce même ministre, incapable de faire concorder le cycle fiscal et le cycle de l'approvisionnement, qui a fait une erreur de calcul de plusieurs milliards de dollars dans les affectations budgétaires précédentes. C'est à ce même ministre qu'on a enlevé la responsabilité des achats militaires pour la confier au ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, à la suite du fiasco des F-35.

Voici un ministre incapable de protéger son budget, de dépenser ce qu'on lui donne et de s'acquitter de ses principales responsabilités en matière d'approvisionnement. Quand verra-t-on la fin de cette décennie catastrophique?

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, laissez-moi rétablir un peu les faits à la Chambre. En réalité, grâce au gouvernement conservateur, le budget de la Défense a augmenté d'environ 34 % depuis 2005-2006. Remontons à l'époque où le député faisait partie du gouvernement qui a plongé les Forces canadiennes dans une décennie de noirceur.

Questions orales

Alors que nous avons augmenté les fonds affectés aux approvisionnements, aux infrastructures, aux salaires et aux programmes destinés aux militaires, ce député et son parti ont abandonné les Forces canadiennes de façon pitoyable.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, nous sommes au XXI^e siècle et les entreprises ont des obligations réglementaires et aussi des responsabilités sociales. Ces responsabilités s'appliquent également aux projets d'oléoducs de Northern Gateway et de Keystone. Or plutôt que d'établir des règles claires et précises, les conservateurs ont choisi l'inaction et l'improvisation.

Quand le gouvernement fera-t-il preuve de sérieux pour protéger nos intérêts commerciaux et environnementaux et pour protéger la santé des Canadiens? À quand des règles claires pour le développement durable des ressources naturelles?

[Traduction]

M. David Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et pour la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, il sait très bien que le projet Northern Gateway est actuellement à l'étude. J'aimerais toutefois rappeler quelques faits à propos du NPD.

[Français]

Le NPD s'oppose à tous les projets d'exploitation des hydrocarbures. Il s'oppose aux projets miniers, aux projets d'énergie propre et à l'énergie nucléaire. Il se prononce même contre le secteur forestier.

[Traduction]

Y a-t-il un seul secteur des ressources naturelles qui reçoit l'appui du NPD?

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Nous appuyons un développement durable sur les plans environnemental et économique, monsieur le Président.

Les gens d'en face ont été avertis. Le commissaire à l'environnement les a prévenus que, s'ils ne veillent pas à ce que les mesures de protection de l'environnement suivent le rythme de l'extraction des ressources, c'est l'économie canadienne qu'ils mettent en danger. Ils ont été prévenus par l'ambassadeur des États-Unis, qui a laissé entendre qu'une inaction prolongée en matière de lutte contre les changements climatiques pourrait avoir d'énormes conséquences économiques et politiques. Et ils ont été prévenus par les Canadiens de partout au pays, qui s'opposent aux attaques que mènent les conservateurs contre la protection de l'environnement.

Quand le ministre comprendra-t-il le message? Quand commencera-t-il à protéger notre environnement et notre économie au lieu d'improviser?

M. David Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et pour la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, quand le NPD se joindra-t-il à nous dans les efforts que nous faisons afin de créer des emplois solides, spécialisés et bien rémunérés dans les collectivités canadiennes? C'est notre objectif: favoriser la création d'emplois tout en continuant à mener des études environnementales scientifiques. Nous avons été clairs à ce sujet.

Grâce à notre Plan d'action économique, le Canada est un leader malgré la fragilité de l'économie mondiale. Mais le NPD s'est opposé à toutes les mesures que nous avons proposées. Parmi les pays membres du G7, le Canada a, de loin, le taux d'endettement le plus bas. Il a aussi le meilleur bilan en matière de création d'emplois, puisqu'il s'est créé, net, 920 000 emplois depuis juillet 2009. Pourquoi le NPD s'oppose-t-il à tout cela?

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement se concentre sur ce qui compte pour les Canadiens: l'emploi, la croissance et la prospérité durable. C'est la raison pour laquelle il a pris la décision stratégique historique d'appuyer l'industrie navale canadienne, de revitaliser les chantiers maritimes du pays et de faire construire ici même, au Canada, les navires pour la Marine canadienne et la Garde côtière.

On estime que la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale créera 15 000 emplois d'un bout à l'autre du pays et générera des retombées économiques de plus de 2 milliards de dollars par an au cours des 30 prochaines années. La ministre peut-elle donner à la Chambre les dernières nouvelles au sujet de cette importante stratégie qui crée de l'emploi?

L'hon. Rona Ambrose (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de son appui à l'égard des travailleurs du chantier Vancouver Shipyards.

Notre gouvernement est très fier d'avoir pris la décision historique de faire construire les navires de la Marine canadienne et de la Garde côtière ici même, au Canada, à Halifax et à Vancouver. Les progrès sont considérables. Les deux chantiers investissent des centaines de millions de dollars pour moderniser leurs installations. Vendredi dernier, en compagnie de travailleurs de Vancouver Shipyards, j'ai annoncé une série de contrats relativement à nos navires de soutien interarmées, à notre brise-glace polaire et à nos navires hauturiers de recherche sur les pêches.

La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale est synonyme de stabilité pour l'industrie, de bons emplois et d'équipement essentiel pour la Marine canadienne et la Garde côtière.

● (1500)

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, il y a deux semaines, j'ai posé à deux reprises la même question sur les coûts de la construction navale. Chaque fois, la ministre a esquivé la question. Je m'essaie encore une fois.

La ministre accepte-t-elle les chiffres de l'industrie, laquelle estime que le taux d'inflation associé à la construction des navires militaires varie entre 7 et 11 %? Dans l'affirmative, que fera-t-elle? Augmentera-t-elle de 14 milliards de dollars le budget de la construction navale ou fera-t-elle construire 10 grands navires de combat au lieu de 15? La question est très simple et mérite une réponse sérieuse.

Questions orales

L'hon. Rona Ambrose (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, le député n'est pas sans savoir que nous avons prévu 33 milliards de dollars pour l'achat de nouveaux navires qui seront construits à Halifax et à Vancouver. Il n'ignore pas non plus que ce sont les planificateurs militaires qui ont fourni les estimations de coûts. Je crois d'ailleurs que le député a posé cette question à ces mêmes experts au comité et qu'il était satisfait de la réponse à ce moment-là.

Je le redis: ce sont les planificateurs militaires qui ont fourni les estimations de coûts. Celles-ci ont été examinées par des vérificateurs et des évaluateurs de coûts du ministère de la Défense nationale et, bien entendu, par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

* * *

[Français]

LES TRAVAUX PUBLICS ET LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD): Monsieur le Président, le 8 février dernier, quand j'ai soulevé la question de la sous-évaluation chronique des sites historiques par le gouvernement, on m'a dit qu'on me répondrait dans une semaine. Cela fait maintenant deux semaines.

Je rappelle que le 15 juin 2012, la Cour suprême du Canada a tranché en faveur de la Ville d'Halifax. Le gouvernement doit compenser les municipalités pour la perte des revenus de taxation. Chez nous, en ce qui concerne le fort Chambly, ce problème prive la Ville d'un demi-million de dollars annuellement.

Quand le gouvernement va-t-il respecter ce jugement et que va-t-il faire pour se conformer au jugement?

[Traduction]

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du ministre du Patrimoine canadien, PCC): Monsieur le Président, nous sommes bien entendu en train d'examiner la question, mais, comme le député le sait, nous avons fait d'importants investissements dans les arts et la culture aux quatre coins du pays, et, en collaboration avec le ministre de l'Environnement, nous nous efforçons de préserver les sites historiques nationaux. Depuis que nous avons mis en oeuvre notre Plan d'action économique, nous avons veillé à ce que les lieux historiques, les arts et la culture entraînent des retombées positives pour les Canadiens. Nous savons que ces secteurs créent des emplois et des débouchés économiques au Canada. Malheureusement, le NPD s'y est opposé.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Erin O'Toole (Durham, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement sait que la santé mentale des anciens combattants peut faciliter ou compromettre leur retour à la vie civile. Il faut aider les Canadiens qui ont servi notre pays et qui sont aux prises avec des problèmes de santé mentale par suite de leur service.

Le ministre des Anciens Combattants pourrait-il faire connaître à la Chambre le nouvel outil que les anciens combattants pourront bientôt utiliser?

L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants et ministre de la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de Durham de son excellente question. Il sert le Canada en qualité de député et il a aussi fièrement servi dans les Forces armées canadiennes.

J'ai eu le plaisir hier d'annoncer la création d'un nouvel outil, élaboré en collaboration avec des anciens combattants, afin de faciliter la détection et le traitement du trouble de stress post-traumatique. Ce nouvel outil d'autoévaluation prend assise sur notre partenariat avec l'Université de la Colombie-Britannique. Il s'agit d'une approche axée sur l'entraide par les pairs chez les soldats et les anciens combattants. Et c'est ici à Ottawa que ça se passe.

L'application Coach ESPT constitue une autre étape de notre Plan d'action de transition des vétérans, qui continue d'aider concrètement nos remarquables anciens combattants.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, selon le dernier rapport de Statistique Canada, les coûts des produits de consommation dans le Nord ont augmenté deux fois plus vite que dans le reste du pays. D'après le rapport, la principale raison de l'augmentation du prix des aliments est le programme Nutrition Nord des conservateurs. À cause de ce programme imparfait, les habitants du Nord doivent acheter des produits alimentaires trop coûteux, suremballés et de mauvaise qualité. Le gouvernement doit absolument prendre des mesures pour réduire le coût élevé de la vie dans le Nord.

Le NPD réclame depuis longtemps une augmentation de 50 % de la déduction fiscale pour les habitants du Nord. Le gouvernement inclura-t-il une telle mesure dans son prochain budget?

L'hon. Bernard Valcourt (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC): Monsieur le Président, aucun gouvernement dans l'histoire du Canada...

Une voix: Du monde.

● (1505)

L'hon. Bernard Valcourt: Oui. Aucun gouvernement dans le monde n'a fait plus pour les Canadiens du Nord.

Nous n'avons qu'à penser à la Loi sur l'emploi et la croissance dans le Nord, qui vise principalement à améliorer la situation des habitants du Nord du Canada. Au lieu de s'opposer à cette mesure législative, l'opposition devrait nous appuyer.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, les chiffres qu'a récemment présentés Environnement Canada à la Chambre montrent clairement que, d'ici 2020, le Canada aura entièrement raté les objectifs qu'avait fixés le premier ministre aux termes de l'Accord de Copenhague. Nous ne nous en rapprocherons même pas.

Voici les chiffres: 17 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2020, soit une réduction de 126 mégatonnes. Environnement Canada prévoit maintenant n'arriver qu'à 20 mégatonnes, ce qui, étonnamment, représente une augmentation par rapport aux émissions actuelles.

Le gouvernement reconnaîtra-t-il que l'approche fragmentaire, dite sectorielle, destinée à jeter de la poudre aux yeux, ne fonctionne pas et qu'il faut prendre de véritables mesures pour lutter contre les changements climatiques?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, il faut dire que nous sommes le premier gouvernement dans toute l'histoire du Canada à avoir réduit les émissions de gaz à effet de serre.

Travaux des subsides

Le ministre de l'Environnement, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et mes collègues ont pris un bon nombre de mesures importantes, notamment l'annonce au sujet de l'harmonisation des normes s'appliquant aux camions, tout récemment. Nous continuerons de chercher des moyens de faire avancer cet important dossier.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: J'aimerais attirer l'attention des députés sur la présence à la tribune de l'honorable Elaine Taylor, vice-première ministre, ministre des Services aux collectivités, ministre responsable de la Commission de la fonction publique, ministre responsable de la Direction de la condition féminine et ministre responsable de la Direction des services en français du Yukon.

Des voix: Bravo!

* * *

RECOURS AU RÉGLEMENT

QUESTIONS ORALES

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, durant la période des questions, le président du Conseil du Trésor a exagéré de 125 % les dépenses publicitaires du dernier gouvernement libéral durant sa dernière année au pouvoir. Il l'a fait plusieurs fois. En fait, c'était...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Tout ce que j'ai entendu, c'est une poursuite du débat. Le député pourrait peut-être attendre à la prochaine période de questions pour soulever ce point, mais, pour aujourd'hui, la période des questions est terminée.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LE PLAN FÉDÉRAL INFRASTRUCTURES

La Chambre reprend l'étude de la motion.

L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je vais partager mon temps avec le député de Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière.

J'aimerais profiter de l'occasion pour rappeler l'engagement sans précédent de notre gouvernement conservateur pour soutenir les travaux d'infrastructure partout au pays. Jamais dans l'histoire canadienne un gouvernement fédéral n'aura autant investi en infrastructure que le nôtre. Les provinces, les territoires et les municipalités n'ont jamais eu de meilleur partenaire que notre gouvernement.

Hélas, je ne peux pas en dire autant de l'opposition. Depuis sept ans, le NPD vote de façon doctrinaire contre toutes les mesures avancées par notre gouvernement pour soutenir nos partenaires. J'aimerais rappeler que c'est notre gouvernement, malgré l'opposition du NPD, qui a mis en place le premier plan d'infrastructure à long terme, en 2007. Le Fonds Chantiers Canada est doté d'une enveloppe de 33 milliards de dollars sur une période de sept ans. C'est aussi notre gouvernement...

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président: À l'ordre. Si les députés veulent avoir des conversations privées, je les invite à sortir. Je ne peux pas entendre le discours du ministre.

L'honorable ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a la parole.

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, c'est aussi notre gouvernement conservateur qui a mis en place le Plan d'action économique du Canada en 2009, afin de donner un stimulus économique quand le pays en avait le plus besoin. Ce sont 28 500 projets que nous avons appuyés. À chaque fois, le NPD s'est opposé au travail de notre gouvernement.

[Traduction]

Ces réalisations témoignent de l'engagement du gouvernement envers les infrastructures publiques.

Comme la députée de Trinity—Spadina a parlé des temps de déplacements en particulier, j'aimerais souligner l'appui indéfectible du gouvernement envers les transports en commun. Nous avons collaboré avec tous les ordres de gouvernement afin d'appuyer les transports en commun partout au pays. Tout en demeurant conscient du fait que la gestion et l'exploitation des transports en commun relèvent des provinces et des municipalités, le gouvernement du Canada a agi en tant que partenaire financier, dans le respect des rôles et responsabilités de chacun.

Les réseaux de transport en commun contribuent à la prospérité des collectivités canadiennes. Nous agissons en partenaire utile qui contribue au paiement des coûts en capitaux associés au renouvellement et à l'expansion des infrastructures liées au transport en commun.

● (1510)

[Français]

J'aimerais rappeler au NPD que c'est notre gouvernement qui a fait des investissements records dans le transport en commun depuis 2006. Si le transport en commun est si important pour eux, ils auraient dû appuyer le travail de notre gouvernement. Je vais rafraîchir la mémoire de mes nombreux collègues qui n'étaient pas avec nous avant la dernière élection, car la liste des actions que nous avons menées est assez impressionnante.

[Traduction]

Le transport en commun compte parmi les cinq priorités nationales du Fonds Chantiers Canada, une enveloppe de 8,8 milliards de dollars et une composante clé du Plan Chantiers Canada. Infrastructure Canada a alloué plus de 40 % des fonds de ce programme à des projets liés au transport en commun, ce qui comprend: 622 millions de dollars pour le prolongement de la ligne de métro York-Spadina à Toronto, qui s'ajoutent aux 75 millions de dollars provenant de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun; une enveloppe de 108 millions de dollars pour des investissements dans le transport collectif à Vancouver, y compris la modernisation du réseau SkyTrain; et un investissement de 100 millions de dollars dans les transports en commun d'Edmonton.

Dans le cadre de son Plan d'action économique du Canada, le gouvernement a investi plus de 240 millions de dollars dans des projets de transport en commun par l'entremise du Fonds de stimulation des infrastructures, dont 39 millions de dollars dans divers projets à Calgary et 101 millions de dollars dans la région du Grand Toronto.

En outre, depuis 2006, plus de 260 millions de dollars ont été alloués à des projets liés au transport en commun par l'entremise du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. On a également consacré plusieurs enveloppes de financement au transport en commun, comme le Fonds pour le transport en commun de 400 millions de dollars et un financement de 1,4 milliard de dollars au titre de deux fiducies d'investissement pour les transports en commun.

[Français]

En faisant le tour des différents programmes, on constate que c'est une somme de 5 milliards de dollars que notre gouvernement a investie dans les infrastructures de transport en commun partout au pays depuis 2006. C'est désolant de voir le NPD être aussi inconséquent. Alors qu'il se présente toujours comme le défenseur du transport en commun, il vote toujours contre les initiatives raisonnées de notre gouvernement pour aider le transport en commun à se développer. Nous continuons car le travail de notre gouvernement en matière de transport en commun ne s'arrête pas là.

[Traduction]

En effet, en plus de ces investissements, le Fonds de la taxe sur l'essence, qui s'élève à 2 milliards de dollars, est lui aussi chaque année une importante source de financement pour les projets de transport en commun.

Certaines des plus grandes villes canadiennes — Toronto, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton — ont affecté à des projets de transport en commun la majeure partie, voire la totalité, des transferts fédéraux réalisés à partir de ce fonds.

Somme toute, depuis 2006, les municipalités canadiennes ont investi dans les transports en commun près de 1,7 milliard de dollars provenant du Fonds de la taxe sur l'essence.

Et nous ne nous limitons pas au financement des infrastructures. Grâce à notre crédit d'impôt pour le transport en commun, les Canadiens peuvent aussi déduire de leur revenu le coût des laissez-passer mensuels ou à plus long terme, comme le laissez-passer annuel qui est valable dans tout le Canada. Ces investissements dans le transport en commun ont contribué à améliorer la vie des Canadiens qui habitent dans les grands centres urbains aussi bien que dans les petites collectivités.

Grâce à l'appui du gouvernement fédéral, d'importants projets de transport ont pu être financés dans toutes les régions du pays. Par exemple, dans l'Est du Canada, plus de 3 millions de dollars ont été engagés pour la mise sur pied d'un service d'autobus à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Le gouvernement du Canada a également accordé à la province du Nouveau-Brunswick un financement de 12,5 millions de dollars pour la modernisation des installations de transport en commun de Codiac Transpo, à Moncton.

[Français]

Notre gouvernement a aussi soutenu des projets d'amélioration de trains de banlieue au Québec, comme ceux de Dorion-Rigaud, Delson-Candiac, Blainville-Saint-Jérôme et d'autres.

[Traduction]

Près de 2,1 milliards de dollars ont été consentis à l'Ontario depuis cinq ans pour des initiatives relatives au transport en commun.

Dans l'Ouest du Canada, le gouvernement fédéral a consenti près de 220 millions de dollars à l'Alberta et 500 millions de dollars à la Colombie-Britannique pour des initiatives de transport en commun, notamment le prolongement vers le sud du réseau de train léger

Travaux des subsides

d'Edmonton, le nouveau stationnement incitatif et le nouvel échangeur de transport en commun à Langley, et le projet de réhabilitation des stations et de réfection des voies le long de la 7^e Avenue, à Calgary.

Le NPD a toujours voté contre l'octroi de financement pour ces projets.

C'est grâce aux solides partenariats que nous avons noués que tous ces projets ont vu le jour. Nous avons collaboré pour obtenir du financement de tous les ordres de gouvernement et du secteur privé, afin d'optimiser l'utilisation des deniers publics et de répondre aux besoins particuliers de chaque collectivité.

• (1515)

[Français]

Dans un pays aussi vaste que le nôtre, les besoins en transport en commun diffèrent d'une région à l'autre. Contrairement à l'opposition, nous croyons que les provinces, les territoires et les municipalités sont les mieux placés pour connaître leurs besoins en transport en commun et pour développer des plans pour y répondre.

C'est pour cette raison que notre gouvernement donne à ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux la flexibilité nécessaire dans ces programmes, afin d'établir leurs besoins.

Nous allons continuer de respecter les compétences provinciales et municipales dans notre soutien au transport en commun. C'est notre façon de faire.

[Traduction]

Nous allons continuer de promouvoir la collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités afin que les collectivités du Canada restent des lieux de vie parmi les plus agréables au monde.

Les résultats sont là. Notre gouvernement reconnaît l'importance des infrastructures publiques. Il y a consenti des investissements sans précédent, et continue de le faire dans le cadre des programmes en vigueur.

Les résultats sont là aussi en ce qui concerne l'opposition: chaque fois qu'il a eu l'occasion d'approuver un poste budgétaire pour financer les transports en commun, le NPD a voté contre.

Nous allons continuer de prendre appui sur le succès de notre Plan d'action économique pour développer notre pays, tout en nous employant à réunir les conditions qui assureront sa prospérité économique à long terme.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, nous voterons toujours contre des budgets qui suppriment des emplois au Canada.

Le Budget des dépenses qui a été déposé à la Chambre hier a réduit de plus de 1 milliard de dollars le financement des infrastructures. Il a également imposé des compressions de plus de 270 millions de dollars à VIA Rail, ce qui représente plus de la moitié de son financement actuel.

Cela entraînera une augmentation du temps de déplacement et du nombre d'infrastructures en état de détérioration. Le réseau d'aqueduc continuera de vieillir, et le nombre d'avis d'ébullition de l'eau continuera d'augmenter.

Le ministre peut-il expliquer ces importantes compressions dans les infrastructures et nous dire s'il prévoit instaurer un programme d'infrastructures à long terme dans le prochain budget?

Travaux des subsides

Il devrait répondre à ces questions directement au lieu de jeter le blâme sur les autres et de répéter la même rengaine. Les Canadiens méritent une réponse claire.

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, la députée sait que ce qu'elle affirme est faux. C'est une question de gestion de la trésorerie, et nous remboursons un grand nombre des provinces quand elles nous envoient les factures. Nous ne pouvons pas payer ces dernières avant de les recevoir. Elle le sait. Ce qu'elle dit est complètement faux.

Nous avons investi plus que tout autre gouvernement avant nous. Certains députés néo-démocrates n'étaient pas ici avant 2011. Ils ont réclamé un plan à long terme. Le Fonds de la taxe sur l'essence est maintenant permanent. Je crois que, lorsqu'une mesure est permanente, elle est à long terme. Pourtant, le NPD a voté contre cette mesure. Nous nous sommes dépassés pour le Canada, et nous continuerons à le faire.

La question des compétences est très importante. Les députés de l'opposition veulent prendre des décisions au nom des municipalités. Je suis un ancien maire. Il est possible que certains députés désirent eux aussi occuper ce poste. Cependant, nous respecterons les compétences des municipalités et des provinces.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, la question n'est pas de savoir ce que le gouvernement a fait. Nous avons voté pour cette mesure et nous l'avons proposée avant même les programmes d'infrastructures. Maintenant, il faut prévoir ce qui arrivera demain. D'abord, en 2014, il y aura un renouvellement du plan d'infrastructures. Ensuite, une réalité existe, soit un déficit de 131 milliards de dollars en matière d'infrastructures.

Le gouvernement canadien nous dira que les municipalités sont de compétence provinciale. Or il a été maire et, moi-même, lorsque j'étais ministre à l'époque, je faisais des annonces dans son comté pour l'aéroport de Roberval, et je sais que le fédéral a un rôle à jouer dans ce dossier.

Alors le député est-il prêt à aller en avant avec un plan à long terme? La taxe sur l'essence est un élément, mais ce n'est pas suffisant. S'assurera-t-il que nous pourrions planifier une infrastructure durable, par exemple?

● (1520)

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, j'aime bien la référence à mon passé en tant que maire. Peut-être que d'autres aspirent à le devenir. Il s'agit d'une autre question et nous le verrons bien dans l'avenir.

Cela dit, nous avons doublé la taxe d'accise sur l'essence en la faisant passer de un à deux milliards de dollars par année. Les maires de toutes les villes du pays veulent avoir de la prévisibilité afin de savoir ce qui s'en vient. L'été dernier, nous avons fait le tour du pays. Treize tables rondes ont été tenues pour prendre en compte et recevoir les commentaires des provinces et des municipalités. Aucune décision n'a été prise pour le moment.

Il est clair que nous sommes dans une économie mondiale fragile et que toute décision qui sera prise le sera en fonction de la capacité de payer des payeurs de taxes canadiens et de la situation de l'économie mondiale.

Nous recevons bien les commentaires du député. Nous savons à quel point les infrastructures sont importantes pour le pays, autant pour les municipalités que pour les provinces.

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les

Langues officielles et pour l'Agence de développement économique pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, j'aimerais remercier sincèrement le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de son travail. Il est très utile pour sa région, pour le Québec et pour le Canada dans son entier.

Mon collègue le ministre pourrait-il me dire si cette motion est vraiment utile aujourd'hui?

L'hon. Denis Lebel: Monsieur le Président, comme je viens de le dire, jamais dans l'histoire du pays les municipalités et les provinces n'ont eu un partenaire aussi impliqué dans le domaine des infrastructures que notre gouvernement. Nous avons dit que nous continuerions à être un partenaire à la hauteur des capacités de payer des payeurs de taxes canadiens. Bien entendu, comme nous l'avons dit fréquemment, nous équilibrerons le budget.

Pendant que nous voulons équilibrer le budget du pays, l'opposition officielle veut créer une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars pour ensuite donner des bonbons aux gens afin de leur montrer qu'ils sont de bons gestionnaires. Nous préférons laisser le plus d'argent possible dans les poches des payeurs de taxes canadiens. Nous avons diminué 140 fois les impôts et les taxes depuis que nous sommes au gouvernement. Nous voulons continuer en ce sens.

À la question de mon confrère, je répondrai que cette motion est tout à fait inutile. Notre gouvernement est résolument au travail et, depuis 7 ans, le NPD a toujours voté contre chacune de nos mesures. Il faudrait peut-être que les babines et les bottines se suivent et que lorsqu'on dit que quelque chose est important, on vote en faveur de cette mesure.

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, la motion de l'opposition me donne l'occasion d'exposer à la Chambre toutes les initiatives et les réalisations mises en oeuvre par l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec en matière d'infrastructures.

Depuis 2006, notre gouvernement conservateur a fait des infrastructures l'une de ses priorités. Je pense notamment au plan économique Avantage Canada, qui annonçait notre intention de développer une infrastructure moderne.

Nous avons tenu parole et nous avons livré la marchandise, comme en font foi les programmes et les initiatives que nous avons mis en avant en matière d'infrastructures pour venir en aide aux collectivités et pour stimuler notre économie.

La plus récente initiative présentement en cours donne des résultats probants. Il s'agit du Fonds d'amélioration de l'infrastructure communautaire, appelé le FAIC, qui a été mis sur pied dans la foulée du dernier budget, initiative à laquelle s'est opposé le NPD.

Doté d'une enveloppe de 31,2 millions de dollars au Québec, le FAIC, en vigueur jusqu'en mars 2014, vise à financer des projets de remise en état, d'amélioration et d'agrandissement d'infrastructures communautaires existantes. Pour notre gouvernement, améliorer la qualité de vie dans nos collectivités est une priorité, et les résidents de nombreuses communautés peuvent d'ores et déjà profiter des retombées découlant du FAIC.

Travaux des subsides

Le premier appel de propositions s'est terminé à l'automne 2012 et 542 projets ont été soumis aux quatre coins du Québec, 542 projets qui n'auraient jamais vu le jour selon le NPD. Le succès qu'a connu la première phase du FAIC partout au pays en démontre le bien-fondé.

Les projets prioritaires concernent les infrastructures existantes, souvent gérées par des OBNL ou des municipalités. On parle ici de ports de plaisance, de terrains de sport, de bâtiments pour des terrains de jeu et de loisirs et des centres communautaires.

La semaine dernière, j'étais justement à Drummondville pour annoncer la contribution de notre gouvernement au Centre communautaire Pierre-Lemaire pour un projet de rénovation de leurs installations.

Ce centre est un important élément de la vie communautaire à Drummondville. C'est un lieu qui offre à la population une gamme variée de services et d'activités. La contribution de notre gouvernement permettra de rénover et de réaménager les locaux de l'accueil et certaines salles communes. C'est ça, concrètement, le FAIC: améliorer la qualité de vie des collectivités avec des projets rassembleurs, tout en contribuant à la croissance, à la prospérité et à la création d'emplois.

Tout récemment, mon collègue l'honorable ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec était de passage dans la ville de Québec pour annoncer une aide au Patro Roc-Amadour. Le Patro est un important centre de loisirs qui accueille chaque année des milliers d'enfants, d'adolescents, d'adultes et d'aînés issus de tous les milieux. De tels organismes sont au cœur de la vie communautaire de nos concitoyens.

Le NPD s'oppose au soutien de ces organismes par notre gouvernement, car il s'est opposé à la création du programme. Si on recule un peu dans le temps, d'autres vastes chantiers d'infrastructures ont été mis en œuvre depuis 2006, dont le Fonds Chantiers Canada-Québec, en partenariat avec le gouvernement du Québec, les administrations municipales ou, dans certains cas, les organismes à but non lucratif ou le secteur privé.

Ce fonds découle du Fonds Chantiers Canada, doté d'une enveloppe nationale de 8,8 milliards de dollars et créé dans le cadre du plan Chantiers Canada, afin de financer des projets de 2007 à 2014. Il permet de concrétiser les priorités nationales, régionales et locales.

Développement économique Canada met en œuvre deux volets du Fonds Chantiers Canada-Québec au Québec, soit le volet Grandes villes et le volet Collectivités. Le volet Grandes villes vise des projets dans des villes de plus de 100 000 habitants. La contribution de notre gouvernement à 18 projets d'importance au Québec s'est élevée à près de 157 millions de dollars pour des investissements totaux de près d'un demi-milliard de dollars.

• (1525)

Parmi ces projets, il y a la construction du futur Complexe sportif de Saint-Laurent, le Centre multiservice de Shipshaw, à Saguenay, et les Centres de foires de Sherbrooke et de Québec, pour ne nommer que ceux-là.

Le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada-Québec dans lequel nous avons investi près de 200 millions de dollars à l'origine a permis la réalisation de 125 projets. Ces projets ont généré des investissements totaux de près de 565 millions de dollars. Le NPD s'est opposé à chacun de ces projets.

En 2009, notre gouvernement avait adopté le Plan d'action économique du Canada pour contrer les effets du ralentissement économique mondial sur la population canadienne. Ce plan prévoyait, seulement pour les infrastructures, un montant de 11,8 milliards de dollars pour des projets à être réalisés d'un océan à l'autre. Mais c'était 11 milliards de dollars de trop aux yeux du NPD.

C'est ainsi qu'au Québec, le volet Collectivités du Fonds Chantiers Canada-Québec a pu être bonifié. En effet, grâce à un supplément d'aide de 105 millions de dollars, nous avons contribué à la réalisation de 104 projets supplémentaires. On parle ici de modernisation d'infrastructures publiques dans les collectivités de moins de 100 000 habitants, des projets allant de la modernisation de réseaux d'aqueduc et de stations d'épuration des eaux à la modernisation de centres culturels ou sportifs. Parmi tant d'exemples, je pense ici à la construction de l'aréna Pat-Burns, à Stanstead, en remplacement de l'ancienne aréna désuète. Inaugurée en 2011, la nouvelle aréna profite non seulement aux étudiants du collège de Stanstead et aux résidents de Stanstead, mais aussi à la population des municipalités environnantes.

Au total, c'est plus de 461 millions de dollars que notre gouvernement a injectés dans la réalisation de 247 projets d'infrastructures issus du Fonds Chantiers Canada-Québec. Ces 247 projets ont profité d'investissements totaux de plus de 1,4 milliard de dollars. Le NPD ne voulait pas que ces 247 projets voient le jour.

C'est également dans le cadre du Plan d'action économique en 2009 que nous avons mis sur pied le programme Infrastructure de loisirs du Canada. Ce programme, qui visait à augmenter les activités de construction pour les infrastructures de loisirs et à créer des emplois, a vu le gouvernement du Canada investir plus de 68 millions de dollars au Québec seulement.

Ce sont 208 projets d'infrastructure de loisirs qui ont pu profiter de l'aide fédérale. Le NPD ne voulait pas que ces 208 projets voient le jour. On parle ici de projets de rénovation et d'amélioration d'installations récréatives, comme les arénes, les gymnases, les piscines, les terrains de sport, les parcs et les sentiers de mise en forme.

Que ce soit la rénovation de la piscine du Centre civique de Matagami, l'aménagement d'une piste cyclable à Lévis ou l'installation d'une surface synthétique sur le terrain de soccer du Collège Montmorency à Laval, il s'agit encore là de projets structurants rassembleurs et bons tant pour la santé économique des collectivités que pour la santé physique de nos concitoyens.

À tous ces programmes d'infrastructure s'ajoute le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, le FIMR, auquel notre gouvernement a contribué depuis 2006 en y injectant plus de 213 millions de dollars, ce qui a permis la réalisation de 227 projets.

Qu'il s'agisse de la construction d'une maison des jeunes à Cap-Chat ou de la restauration et du réaménagement de la gare de Masson-Angers ici dans la région, le FIMR permet aussi de bonifier la qualité de vie dans les communautés et de soutenir la croissance économique par l'amélioration des infrastructures collectives.

Travaux des subsides

Depuis 2006, notre bilan en infrastructure est éloquent. À la grandeur du Québec, notre gouvernement a contribué à lui seul à la réalisation de 682 projets par l'entremise des programmes et initiatives que je viens d'énumérer. Notre participation financière à ces projets s'élève à près de 743 millions de dollars et les investissements totaux générés sont d'environ 2,5 milliards de dollars. Nous continuerons à privilégier les projets d'infrastructure pour le bénéfice de nos concitoyens et de nos collectivités, et pour le bien de notre économie, en dépit de l'opposition éternelle de l'opposition néo-démocrate.

• (1530)

[Traduction]

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le discours de mon collègue. J'étais présent à la Chambre lorsque le gouvernement a produit une mise à jour économique en novembre 2008 qui prévoyait un surplus pour 2009, n'ayant aucunement vu venir ce qu'il appelle maintenant la « grande récession », et que les néo-démocrates et les autres partis de l'opposition ont dû faire pression pour qu'il fasse des investissements afin de sauver l'économie canadienne. C'est vraiment intéressant d'entendre son interprétation de ce qui c'est passé.

Ma question au député porte sur le programme Infrastructure de loisirs du Canada dont il se vante. Le gouvernement conservateur a créé un programme qui octroie des fonds aux municipalités de moins de 100 000 habitants pour moderniser les arénes et les pistes de curling. J'ai tenté d'accéder à ces fonds pour ma circonscription, Vancouver, mais je me suis fait dire qu'ils étaient réservés aux municipalités de moins de 100 000 habitants, ce qui, bien entendu, exclut toutes les grandes villes du pays. Nous avons également vu les conservateurs remettre de gros chèques portant le logo du Parti conservateur, preuve qu'ils se servaient de ce programme à des fins électoralistes. Ils ne font même pas la distinction entre l'argent du Parti conservateur et l'argent des contribuables.

Pour quelle raison a-t-on limité l'accès à ces fonds aux municipalités de moins de 100 000 habitants? Pourquoi les conservateurs n'ont-ils pas mis ces fonds à la disposition de toutes les collectivités canadiennes ayant besoin d'aide pour rénover leurs centres communautaires, leurs patinoires et leurs installations de curling plutôt que de les offrir seulement aux collectivités rurales? Pourquoi?

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, si mon collègue d'en face avait bien lu le programme, il aurait vu qu'il existait des fonds pour les municipalités de moins de 100 000 habitants.

Comment mon collègue d'en face explique-t-il qu'il ne puisse reconnaître que notre gouvernement a fait des investissements sans précédent pour améliorer les infrastructures partout au pays au cours des sept dernières années? Comment le NPD a-t-il pu voter contre tous ces investissements en infrastructures de notre pays au cours des sept dernières années?

J'aimerais bien qu'il puisse avoir l'occasion de répondre à ce genre de questions un jour. Bien franchement, cette motion est vraiment inutile. Elle n'a pas sa raison d'être aujourd'hui, puisque notre gouvernement a fait un travail remarquable en infrastructures partout au pays, dans nos communautés, en collaboration avec les provinces, les municipalités et les organismes à but non lucratif.

• (1535)

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, je siège à la Chambre avec mon collègue depuis des années, et

j'espère qu'il va un jour lâcher sa cassette et qu'il va répondre de lui-même. Je vais lui poser tranquillement une question très simple pour qu'il puisse bien la comprendre. De plus, il pourra y répondre par oui ou par non.

Le secrétaire parlementaire est-il favorable à des fonds dédiés aux infrastructures? Qu'il ne vienne pas me dire que les libéraux ont voté contre les infrastructures. Les libéraux sont pour les infrastructures.

Est-il pour ou contre des fonds dédiés?

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, j'aimerais rappeler à mon collègue de Bourassa que notre gouvernement avait mis en place le Fonds Chantiers Canada-Québec, qui a été très important pour les initiatives en infrastructures, en collaboration avec les municipalités et le gouvernement du Québec.

J'invite mon confrère de Bourassa à se rallier. S'il atteint un jour ses rêves, on va pouvoir travailler ensemble dans l'intérêt de la grande région de Montréal.

[Traduction]

Mme Lois Brown (secrétaire parlementaire du ministre de la Coopération internationale, PCC): Monsieur le Président, une des réalisations du gouvernement a été d'intégrer de façon permanente le Fonds de la taxe sur l'essence au budget. Les municipalités canadiennes peuvent désormais compter sur cet argent et planifier avec exactitude leurs dépenses en immobilisations. Le secrétaire parlementaire pourrait-il parler des emplois et des possibilités de planification à long terme ainsi créés pour les municipalités?

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de cette intéressante question.

Les municipalités sont très heureuses que le gouvernement du Canada prenne l'initiative de rendre permanent le remboursement de la taxe d'accise. C'est une initiative très importante de 2 milliards de dollars, qui leur permet d'obtenir des fonds récurrents et de prévoir à long terme leurs besoins en infrastructures.

On aura un financement approprié pour ces besoins en infrastructures et cela va créer des emplois à long terme pour l'ensemble du Canada.

[Traduction]

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Western Arctic.

Je suis extrêmement heureux et fier d'intervenir au sujet d'une des meilleures motions qui aient été présentées à la Chambre, à mon avis, au cours de la présente session. Il s'agit de la motion de l'opposition présentée par ma collègue de Trinity—Spadina.

Je vais lire la motion pour tous les Canadiens qui nous regardent en ce moment. J'aimerais qu'ils se demandent s'ils aimeraient que leur gouvernement fédéral approuve et appuie cette motion. Je cite:

Que cette Chambre demande au gouvernement de s'engager, dans son Budget 2013, à établir un plan fédéral en infrastructures prévisible, transparent et à long terme, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, tel que recommandé par la Fédération canadienne des municipalités et la Chambre de commerce du Canada, afin de: a) améliorer le faible taux de productivité du Canada; b) réduire la durée des déplacements quotidiens; c) réparer les infrastructures canadiennes en état de détérioration.

Travaux des subsides

J'oserais dire que les Canadiens de tout le pays qui entendent cette motion pourraient avoir beaucoup de mal à comprendre que quiconque puisse être en désaccord avec un seul des mots qu'elle contient. Toutefois, le gouvernement fédéral a indiqué qu'il votera contre la motion. Il a invoqué diverses raisons pour justifier sa position, mais aucune d'entre elles n'a de sens. Je laisse à la population canadienne le soin de juger si elle pense que la motion mérite d'être appuyée.

Le Canada est confronté à un déficit infrastructurel sans précédent. D'un océan à l'autre, de nombreuses études et diverses sources de tous les horizons le confirment: chefs d'entreprise, universitaires, experts, journalistes et élus municipaux attestent tous que la congestion routière, les réseaux d'aqueduc défectueux et les routes criblées de nids-de-poule sont une réalité. De toute évidence, les trois ordres de gouvernement doivent unir leurs efforts afin de s'attaquer sans attendre à la crise des infrastructures, qui va en s'aggravant.

J'ai mentionné quelques-uns des services dont se servent concrètement les Canadiens et auxquels ils ont le droit de s'attendre lorsqu'il est question d'infrastructures. Qu'on me laisse énumérer ce dont il est question. Il s'agit des routes qu'empruntent les Canadiens et dont se servent les entreprises pour transporter leurs produits, des ponts, du transport en commun — autobus, métros aériens et souterrains, trains de banlieue et *tutti quanti* — ainsi que des réseaux d'aqueduc et d'égout. Il s'agit des nerfs mêmes de l'économie canadienne, de la trame même de nos villes, de nos municipalités, de nos villages et de nos autoroutes, de ce qui soutient la vie, les affaires, l'emploi et la croissance.

L'investissement dans les infrastructures ne suit pas le rythme de l'essor démographique et de l'urbanisation croissante. Les lacunes persistantes en matière de financement empêchent les municipalités de procéder aux tâches d'entretien essentielles pour réparer nos infrastructures qui tombent en ruine.

Le modèle de financement au cas par cas et de budget en budget que favorise le gouvernement se prête plus aux séances de photos et au copinage qu'à l'établissement de collectivités fortes et dynamiques. L'opposition officielle néo-démocrate, elle, est résolue à bâtir des collectivités fortes et dynamiques en partenariat avec les administrations provinciales, municipales et rurales de tout le pays afin d'améliorer le sort de nos concitoyens et de faciliter les activités commerciales de nos entreprises.

En vérité, une bonne part des infrastructures canadiennes de l'après-guerre atteignent la fin de leur vie utile. Le déficit infrastructurel canadien correspond au total des investissements nécessaires pour entretenir et remplacer les infrastructures municipales qui se dégradent; il s'élève à 171 milliards de dollars, une somme colossale. Éperonné par les néo-démocrates au cours des législatures passées, le gouvernement conservateur a enfin rendu permanente une portion de la taxe sur l'essence, pour un financement de 2 milliards de dollars par année. Juste pour réparer nos infrastructures qui tombent en ruine, nous enregistrons un déficit de 171 milliards de dollars. Les téléspectateurs canadiens saisissent donc toute l'ampleur du problème et voient bien que la solution proposée par les conservateurs est dérisoire. Ce n'est pas suffisant.

Depuis cinq ans, les néo-démocrates, en législateurs responsables, en parlementaires responsables, demandent au gouvernement de mettre en place un programme permanent en matière d'infrastructures pour remédier au déficit actuel, au lieu de se décharger de cette responsabilité sur les gouvernements régionaux, comme le gouvernement libéral précédent l'a fait dans les années 1990.

Je tiens simplement à faire remarquer que les libéraux ne cessent de nous dire de ne pas parler du passé, mais de nous tourner vers l'avenir. Si j'avais le même bilan que les libéraux, qui se sont déchargés des coûts des infrastructures sur les provinces, qui ont sabré les budgets et qui ont refilé les problèmes de financement aux provinces et aux municipalités, moi non plus, je ne voudrais pas en parler. Toutefois, c'est bien là la réalité, et les Canadiens doivent en prendre conscience. Si nous ne savons pas d'où nous venons, nous ne saurons pas dans quelle direction aller.

• (1540)

Un plan prévisible, transparent et à long terme pour les infrastructures, en partenariat avec les autres ordres de gouvernement, aidera les municipalités à s'adapter à l'économie du XXI^e siècle, à soutenir la croissance économique, à diminuer la durée des déplacements et à améliorer la qualité de vie des Canadiens.

Je le répète, des dirigeants d'entreprise, la Chambre de commerce du Canada, des dirigeants municipaux, la Fédération canadienne des municipalités — le plus important organisme qui représente les villes et les villages du Canada —, les universitaires et les économistes se joignent au NPD pour réclamer des investissements soutenus, prévisibles et à long terme dans les infrastructures publiques afin d'améliorer la productivité, la qualité de vie et la compétitivité de nos municipalités.

Toute personne qui s'oppose à la motion s'oppose également à l'avis de tous ces nombreux Canadiens qui réclament ce qui, de toute évidence, est un plan économique intelligent et mûrement réfléchi.

Cependant, j'aimerais parler de quelques-uns de mes électeurs; honnêtement, je pense que le public a souvent une mesure d'avance sur les politiciens. Voici ce que certains d'entre eux m'ont dit.

Dans une lettre de novembre 2012, Joshun Dulai dit ceci:

Il faut adopter un plan exhaustif et effectuer des investissements considérables dans l'infrastructure de transport en commun au Canada. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer dans ce dossier [...]. Une stratégie nationale rendrait notre réseau de transport en commun plus accessible et abordable. Nos systèmes actuels de transport en commun souffrent d'un sous-financement chronique; ils bénéficieraient énormément d'une approche plus coordonnée.

En tant que député, vous avez la possibilité d'apporter des changements importants pour améliorer la qualité de vie de millions de Canadiens, réduire la congestion routière dans les grands centres urbains et bonifier le transport en commun dans les régions urbaines et rurales. De telles mesures amélioreraient la qualité de l'air et réduiraient les émissions de gaz à effet de serre qui contribuent aux changements climatiques.

Voilà qui paraît très sensé.

Voici une lettre que Debbie Longley m'a écrite en mars 2009. Elle dit entre autres ceci:

Je pense également que de réduire le prix des billets d'autobus aurait une incidence considérable sur les émissions de carbone à Vancouver. Je pense que des investissements devraient être faits à même les deniers publics pour encourager l'utilisation du transport en commun. Je pense qu'on pourrait ainsi inciter bon nombre de personnes à renoncer à leur voiture. D'autres utiliseraient leurs voitures moins souvent. Je suis une mère seule qui trouve parfois trop onéreux de prendre le bus accompagnée des mes enfants. De telles mesures aideraient également les personnes au chômage à se déplacer plus facilement pour trouver un emploi.

C'est d'une logique implacable.

Chardon Labrie m'a écrit ceci:

J'en ai marre du transport en commun depuis que la neige a commencé à tomber. Les sommes que j'ai dû déboursier en taxi pour pouvoir rentrer à la maison à 11 heures et demie du soir sont scandaleuses [...]. Les [...] bus ne font tout simplement pas l'affaire. Ils dévalent sans cesse [...] dans d'autres quartiers mais pas dans le mien. J'ai acheté un laissez-passer annuel de transport en commun, mais j'ai le sentiment de ne pas en avoir pour mon argent [...]. [Au Canada], on s'attendrait à ce que les bus puissent fonctionner quelles que soient les conditions météorologiques. Quelqu'un devrait intervenir et régler le problème.

Travaux des subsides

Voilà une évaluation plutôt fidèle de la situation.

Ces personnes demandent au gouvernement fédéral conservateur d'intervenir dans ce dossier.

Je tiens à parler quelques instants du maire de Vancouver et des membres du conseil municipal, qui font de l'excellent travail à Vancouver. Au cours des dernières années, le maire Gregor Robertson et les conseillers Tim Stevenson, Raymond Louie, Geoff Meggs, Andrea Reimer et Heather Deal sont venus à diverses reprises sur la Colline du Parlement pour demander au gouvernement de leur verser plus de recettes de la taxe sur l'essence pour qu'ils puissent accroître un peu le fonds pour les dépenses de capital, dans la mesure qu'ils jugent nécessaire.

Nous savons que les villes sont chargées de la prestation des services publics au Canada. Nous savons aussi qu'elles ne reçoivent que 8 ¢ par dollar d'impôt reçu. Il va de soi qu'il faut corriger le déséquilibre entre leurs lourdes responsabilités et leurs maigres revenus.

Ce que demande ma collègue relève du gros bon sens: du financement prévisible, transparent et à long terme. Il nous faut prendre cette mesure pour pouvoir réparer les routes et les autoroutes, améliorer les réseaux d'égout et d'aqueduc, moderniser les installations de traitement de l'eau potable et des eaux usées et réparer les ponts.

Je suis porte-parole en matière de commerce international. Je ne peux pas dire aux députés le nombre de témoins qui ont comparu au comité pour dire que le Canada a besoin d'infrastructures du XXI^e siècle s'il veut vraiment tirer parti de meilleurs débouchés commerciaux. Il faut qu'il y ait des ports, des voies ferrées et des routes qui permettent de transporter les importations et les exportations du Canada d'un bout à l'autre du pays. Il faut qu'il y ait des installations qui puissent attirer les entreprises au Canada. Si le gouvernement cherche vraiment à attirer des investisseurs, nous aurions intérêt à disposer des installations qui permettront à leurs investissements d'être rentables.

• (1545)

Je demande au gouvernement conservateur de mettre de côté ses considérations idéologiques et de faire ce qui s'impose, c'est-à-dire d'écouter les contribuables et les divers organismes d'un bout à l'autre du pays, d'entendre raison et d'appuyer une motion intelligente, nécessaire et bien conçue.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NDP): Monsieur le Président, en septembre dernier, le gouvernement libéral provincial a décidé de mettre un terme au service du train Northlander dans le Nord de l'Ontario, un service de transport ferroviaire de passagers essentiel pour les collectivités de la région.

La vision du gouvernement libéral provincial quant aux infrastructures consiste à vendre celles-ci au rabais, pour s'en laver les mains et abandonner à son sort la population, sans lui donner des moyens de communication et de transports élémentaires qui sont essentiels à la croissance économique.

Aujourd'hui, le gouvernement conservateur fédéral refuse de travailler avec les néo-démocrates à un programme national d'infrastructures qui permettrait d'avoir des infrastructures municipales, des services de transports en commun et des services ferroviaires adéquats, car il préfère continuer à refiler le tout aux collectivités.

Que pense le député de ce manque de vision à l'égard des infrastructures de la part du gouvernement, lequel semble croire qu'il peut refiler le tout aux municipalités et aux contribuables à l'échelon

municipal, plutôt que de se doter d'une stratégie nationale qui lui permettrait de veiller à ce que la qualité des services de transports en commun et des logements soit adéquate?

M. Don Davies: Monsieur le Président, cette question intelligente et mûrement réfléchie me permet de souligner d'autres types d'infrastructures importantes pour les Canadiens comme les services de connexion Internet à large bande, les hôpitaux, les écoles, les aéroports, les lignes électriques, les barrages, les parcs éoliens et les centrales électriques. Cela compte d'ailleurs pour une bonne partie des infrastructures publiques au Canada.

Les Canadiens veulent investir dans leur pays. Mon collègue fait valoir, à juste titre, que l'idéologie des conservateurs s'appuie sur une intervention limitée de l'État. Ils ne croient pas au développement des infrastructures et des services publics au pays. Ils préfèrent plutôt les réduire, les amoindrir et les mettre en vente.

Chez moi, à Vancouver, le gouvernement a décidé de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano. On commence à voir surgir des documents qui laissent croire que le gouvernement fédéral veut en réalité vendre le terrain où ce poste est situé.

Nous savons que le gouvernement a vendu des ambassades et des résidences à l'étranger. C'est comme vendre son gagne-pain pour payer l'hypothèque. Voilà pourquoi les conservateurs font partie des pires administrateurs financiers de l'histoire du pays, puisque le Canada n'a jamais connu de plus grands déficits. Le déficit laissé par le ministre des Finances l'année dernière n'est surpassé que par celui dont Michael Wilson fut responsable, sous le gouvernement Mulroney. Voilà la réalité.

J'entends ricaner de l'autre côté de la Chambre. Ces députés devraient vérifier les chiffres. Les cinq dernières années ont été marquées par les plus grands déficits et par une dette nationale alourdie de 100 milliards de dollars. Les conservateurs ne savent pas gérer l'économie.

• (1550)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, c'était intéressant. Dans sa question, l'intervenant précédent a fait allusion au gouvernement libéral au pouvoir en Ontario. J'ai alors immédiatement pensé au gouvernement néo-démocrate au pouvoir au Manitoba et à ses nombreux échecs.

Au chapitre des infrastructures, les gouvernements provinciaux doivent collaborer avec le gouvernement fédéral, ainsi qu'avec les villes et les municipalités qui sont les mieux placées pour savoir quels projets d'infrastructure doivent être réalisés. Bien des gens diraient qu'on devrait peut-être leur confier la responsabilité de vérifier que les appels d'offres et les passations de marché, entre autres, sont menés à bien. Nous parlons de rues, d'égouts et d'autres infrastructures, comme les ruelles.

Puisque les villes n'ont pas les moyens d'exécuter les travaux nécessaires, elles comptent sur l'aide non seulement du gouvernement provincial, mais également du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral doit donc intervenir et exercer son leadership pour réunir les trois ordres de gouvernement afin que ces besoins en infrastructure soient adéquatement financés.

M. Don Davies: Monsieur le Président, les néo-démocrates croient qu'un plan d'infrastructures efficace à long terme devrait être intégré au budget de 2013. Ce dernier devrait être élaboré en collaboration étroite avec les provinces, les territoires, les municipalités et les collectivités autochtones; couvrir une période de 20 ans, afin de faciliter la planification à long terme et d'appuyer la réalisation de projets à long terme; énoncer des critères de financement et des objectifs de programme clairs, et être fondé sur des mécanismes d'allocation transparents, comptables et apolitiques afin de faciliter ce processus. Le plan devrait permettre au gouvernement conservateur de tirer des leçons.

Un tel plan favorise: l'utilisation de technologies novatrices visant à accroître l'efficacité; le versement de fonds pour le remplacement et l'expansion des infrastructures dans les régions rurales et éloignées, ainsi que les régions du Nord; l'allocation de fonds pour le transport en commun, afin de réduire le temps de déplacement; et la présentation de rapports d'étape transparents à intervalles réguliers au Parlement.

Voilà les priorités du NPD, des villes, des regroupements de gens d'affaires et des Canadiens, partout au pays. C'est cela qui se concrétisera en 2015.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet de la merveilleuse résolution proposée par la députée de Trinity—Spadina.

Quand il est question d'infrastructures, la plupart des Canadiens pensent aux besoins des grandes villes, bien que cela puisse dépendre de l'endroit où ils habitent. Pourtant, les municipalités rurales et éloignées ont des besoins comparables ou même supérieurs à ceux des villes comme Toronto, Vancouver et Montréal. Elles n'ont toutefois pas le même poids politique ni les mêmes ressources.

Comme je représente l'une des régions les plus éloignées de notre grand pays, que j'ai longtemps été maire et que j'ai présidé l'Association des municipalités des Territoires du Nord-Ouest, je connais très bien les défis que posent les infrastructures dans les collectivités du Nord. Ces défis prennent plusieurs formes.

Quand il a témoigné devant le Comité permanent des affaires autochtones en 2009, David Austin, de l'Association des communautés du Yukon, a déclaré ceci:

Il faut aussi reconnaître qu'il n'est pas possible de construire une infrastructure au Yukon à des coûts comparables à ceux des centres urbains du Sud. La courte saison estivale et le manque de travailleurs qualifiés dans certains métiers spécialisés sont des facteurs. Par ailleurs, la distance qui nous sépare des grands marchés augmente les coûts de transport des matériaux, et il est difficile de faire des économies d'échelle au Yukon en raison de sa petite économie.

Ses commentaires valent aussi pour les autres régions du Nord, c'est-à-dire les territoires du Nord, les collectivités autochtones qui vivent en région nordique et la partie nordique de toutes les provinces. Le Canada compte probablement 300 collectivités « rurales et éloignées », environ.

À Yellowknife, la capitale des Territoires du Nord-Ouest, le déficit en matière d'infrastructures est clairement documenté et atteint environ 67 millions de dollars. Cela vous donne une idée de l'ampleur des travaux de remplacement qui sont nécessaires. Nous vivons dans un environnement très ardu, où tout coûte cher et où les changements climatiques et la rigueur du milieu rendent des remplacements nécessaires.

Le maire de Yellowknife, Mark Heyck, a déclaré ceci dernièrement:

[...] Je crois que nous devons investir davantage dans l'entretien de nos infrastructures municipales que nous ne l'avons fait par le passé. Je crois aussi que

Travaux des subsides

nous devons choisir avec soin les projets d'immobilisations auxquels nous donnerons priorité, de façon à nous concentrer sur les infrastructures essentielles [...]

Il ne s'agit donc pas de projets qui visent un seul but esthétique ou d'autres projets sans importance. On parle ici d'éléments absolument essentiels au fonctionnement d'une petite ville.

Le maire a dit ensuite:

Nous devons aussi participer au travail de lobbying que mènent, à l'échelle territoriale et nationale, l'Association des municipalités des Territoires du Nord-Ouest et la Fédération canadienne des municipalités, pour faire en sorte que les gouvernements fédéral et provinciaux offrent aux municipalités le soutien dont elles ont besoin pour combler leur déficit en matière d'infrastructures.

Comme Yellowknife aide probablement le reste du pays grâce à son extraordinaire industrie minière et à la valeur fort élevée par habitant de son produit intérieur brut, tout le Nord du Canada est censé assumer le fardeau du PIB national plus que toute autre partie du pays. Pour cela, il nous faut des infrastructures appropriées.

Le plan d'activités de 2008-2012 du ministère des Travaux et des Services publics des Territoires du Nord-Ouest expose encore plus directement les besoins des territoires en matière d'infrastructures. Je cite:

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a, en matière d'infrastructures, des besoins qui excèdent largement sa capacité d'y répondre. C'est pourquoi il est appelé à explorer des approches novatrices et de portée générale sur le plan de la planification, de l'acquisition, de l'utilisation et de l'entretien des infrastructures.

Le problème, c'est que l'innovation a ses limites, ce qui signifie qu'il nous faut simplement investir.

Pour répondre aux besoins des Territoires du Nord-Ouest en matière d'infrastructures, le gouvernement territorial a dû emprunter. Les limites imposées par Ottawa au pouvoir d'emprunt lui ont causé de sérieuses difficultés.

Dans le discours du budget qu'il a prononcé il y a à peu près une semaine, le ministre des Finances des Territoires du Nord-Ouest a déclaré:

[...] chaque dollar investi dans les infrastructures est de l'argent emprunté, ce qui nous rapproche de notre limite d'emprunt et ne nous laisse aucune marge de manoeuvre pour faire face à un éventuel ralentissement économique ou faire des investissements stratégiques afin de soutenir la croissance de notre économie.

Les Territoires du Nord-Ouest se trouvent ainsi dans une situation où il faut déshabiller Pierre pour habiller Paul et où ils ne peuvent pas voir comme il se doit à leur avenir.

Au Nunavut, la détérioration des infrastructures est tout aussi importante. Le gouvernement du territoire estime qu'il lui faudra 6 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années pour répondre à ses besoins en matière d'infrastructures.

● (1555)

Le territoire a besoin de 3 600 nouveaux logements. Il a besoin d'un port en eau profonde, à Iqaluit et ailleurs. Nous avons assisté à un excellent exposé ce matin au Comité permanent des affaires étrangères et du développement international sur le manque incroyable d'infrastructures de transport au Nunavut.

Le Nunavut doit trouver des sources d'énergie de substitution. Il utilise actuellement 33,4 millions de litres de diesel pour produire de l'électricité. C'est inabordable pour cette région et cela ne changera pas.

Iqaluit, ville de 7 000 habitants, a un déficit de 160 millions de dollars au chapitre des infrastructures. Il serait peut-être possible de réunir, en raclant les fonds de tiroirs, comme a dit le maire, les 20 millions de dollars nécessaires pour faire les améliorations grandement nécessaires, mais cela est loin de suffire pour régler les problèmes auxquels la ville est confrontée.

Travaux des subsides

Plus tôt, ce mois-ci, la première ministre du Nunavut était ici, à Ottawa, pour demander 500 millions de dollars sur cinq ans pour seulement deux projets. Elle n'a pas obtenu grand-chose.

C'est là le genre de situations dans lesquelles se trouvent les collectivités et les gouvernements de tout le Nord du Canada. Nous sommes censés être les moteurs économiques de l'avenir, mais c'est maintenant qu'il faut investir.

Il est bien malheureux que la politique soit mêlée aux investissements dans les infrastructures. Nous avons besoin d'une stratégie claire pour rendre les infrastructures canadiennes conformes aux normes du XXI^e siècle. J'ai été membre du Conseil du Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités pendant cinq ans, et il était possible de repérer partout au pays les bons investissements qui étaient judicieux du point de vue de l'environnement et des coûts à long terme pour les collectivités. Cette information est encore disponible auprès de la Fédération canadienne des municipalités, un organisme formidable. Nous pouvons améliorer nos infrastructures, mais nous devons prendre les mesures qui s'imposent.

Améliorer les infrastructures, c'est plus qu'améliorer les routes, les fossés et les dépotoirs; c'est préparer les collectivités à faire la transition vers un avenir vert. Cela est très important. Quand on investit dans un projet non durable, cet investissement cause des problèmes pendant 40 ans. Nous devons donc choisir judicieusement les projets dans lesquels nous investirons.

Les municipalités canadiennes s'emploient à comprendre la façon dont ce font ces investissements et elles seront probablement les mieux placées pour nous guider en la matière à l'avenir. Il est extrêmement important que le gouvernement fédéral reconnaisse la nécessité de travailler de concert avec les municipalités lorsqu'il est question d'investir dans les infrastructures.

J'aimerais citer Gord Van Tighem, qui a été maire de Yellowknife pendant de nombreuses années: « Dans les municipalités qui ont une eau de qualité, des logements abordables, de l'électricité et des emplois, les gens peuvent vivre sainement. » Vivre sainement devrait être l'objectif de tous les Canadiens.

Le gouvernement pourrait remédier concrètement au déficit infrastructurel du Canada si seulement il adoptait une approche stratégique plutôt que de financer des projets en fonction de l'avantage politique qu'ils rapportent. Nous devons vraiment nous dissocier de cela. Nous devons mettre en place un système qui permet aux municipalités de faire des choix logiques et rationnels pour leur avenir selon les meilleures pratiques possibles permettant de réaliser les objectifs visés.

La durabilité est si importante. Nous ne pouvons léguer le présent déficit infrastructurel à nos petits-enfants. Nous ne pouvons accepter que nos petits-enfants aient eux aussi à se rendre au travail dans des conditions difficiles, parce que nous n'aurons pas fait le nécessaire. Nous avons la responsabilité de léguer quelque chose de mieux que ce que nous avons présentement. Ce devrait être notre objectif.

J'espère que les conservateurs appuieront la résolution et que nous pourrions unir nos efforts pour bâtir un Canada meilleur.

• (1600)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Western Arctic pour son exposé, et je souscris à tout ce qu'il a dit. J'ai hâte de voter en faveur de cette motion.

Je me dis parfois que l'art s'inspire de la réalité. Bon nombre d'entre nous ont apprécié le livre de Terry Fallis *The Best Laid Plans*

et sa suite *The High Road*, dont la prémisse est l'effondrement d'un pont et dont le contexte politique se tient; il y est question de nombreux gouvernements successifs dont le déficit budgétaire aurait entraîné un déficit infrastructurel.

Je soulève ce point parce que personne ici n'a parlé d'une évidence qui s'impose, à savoir qu'on a tellement négligé les infrastructures qu'elles sont délabrées.

Les générations précédentes investissaient dans l'avenir et pensaient à long terme. Si nous n'adoptons pas cette motion et que nous n'accroissons pas les investissements dans les infrastructures et ne prenons pas la situation au sérieux, nous condamnons les générations futures à vivre dans des villes dignes du tiers monde.

Je me demande si mon collègue a d'autres observations à formuler à ce sujet.

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, les infrastructures canadiennes peuvent être comparées aux vêtements que nous portons. Prenons nos souliers comme exemple. Si nous portons des souliers bon marché, nous les usons rapidement et nous nous retrouvons avec des problèmes de pieds plus tard dans la vie. Si nous ne nous habillons pas adéquatement et ne conservons pas notre chaleur, nous avons plus de risques de tomber malades.

Tout ce que nous faisons dans nos vies est important. Nous sommes à l'heure actuelle aux prises avec des problèmes qui débordent les frontières canadiennes et qui touchent le monde entier. Par conséquent, d'une part, nous avons une responsabilité à l'endroit du Canada et nous devons restaurer nos infrastructures et nous y appliquer; d'autre part, nous devons donner l'exemple et collaborer avec le reste du monde pour qu'on puisse comprendre ce qu'on entend par infrastructures de qualité. Il faut aussi trouver comment nous pouvons améliorer nos habitudes de vie pour que nos petits-enfants ne se retrouvent pas devant rien.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je demande au député de reconnaître l'énorme déficit infrastructurel qui existe dans toutes les régions du pays. Les grandes et les petites municipalités de l'Atlantique, du Nord, du Pacifique, des Prairies, de l'Ontario ou du Québec doivent investir davantage dans les routes et les canalisations d'égout, entre autres.

Je conclurais que, si le gouvernement fédéral n'est pas prêt à prendre cette question au sérieux et que les provinces ne font pas leur part, les municipalités et les villes ne pourront pas obtenir les ressources nécessaires pour répondre au véritable besoin. N'est-il pas d'accord avec moi sur ce point?

• (1605)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, nous sommes à la Chambre des communes. Nous ne sommes pas des commerçants. Nous ne comptons pas un par un les sous que nous distribuons aux gens. Nous sommes ici afin de réfléchir dans l'intérêt des Canadiens. Nous sommes ici afin de mettre en place un plan intégré pour le Canada.

Notre travail ne consiste pas simplement à nous préoccuper des 2 \$ que nous avons enlevés quelque part pour les placer ailleurs. Nous devons songer à l'avenir. Si le Parlement ne peut pas le faire, nous devrions rentrer chez nous. Nous ne devrions pas être ici si nous ne nous soucions pas vraiment de l'avenir du pays.

Travaux des subsides

Il ne s'agit pas d'assurer la création d'emplois cette année. C'est important, sans aucun doute, mais nous devons d'abord dresser un plan pour l'avenir qui fonctionne pour les Canadiens. Sans cela, nous sommes perdus.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, c'est un plaisir d'intervenir au sujet de la motion néo-démocrate. J'estime qu'elle mérite notre appui. Comme l'a indiqué le député libéral qui a pris la parole avant moi, nous allons voter en faveur de la motion.

Pierre Trudeau, Jean Chrétien et d'autres premiers ministres libéraux ont fait valoir l'importance de l'infrastructure. Dans les années 1970, de bonnes idées assorties de mises de fonds initiales ont donné lieu à la réalisation de nombreux projets, notamment à Winnipeg. Pour accomplir de telles choses, cependant, il faut que le gouvernement soit composé de ministres de la Couronne motivés qui croient en l'infrastructure et qui sont disposés à collaborer avec les municipalités et les villes canadiennes.

Voyons voir certaines des choses que les libéraux ont accomplies dans le passé. Lloyd Axworthy, par exemple, était un champion de l'infrastructure; il cherchait toujours des moyens pour le gouvernement fédéral de venir en aide aux municipalités, tout particulièrement à Winnipeg. Le projet de La Fourche est un bon exemple. C'est aujourd'hui la principale attraction touristique du Manitoba. Elle doit son existence au financement fédéral.

Nous pourrions aussi parler du développement du nord de l'avenue Portage. Encore une fois, il n'aurait pas été possible sans fonds fédéraux. Ce projet a complètement changé la ville de Winnipeg. Quand on sait à quoi ressemblait ce secteur avant qu'Ottawa ne participe à son développement, on n'aurait jamais cru que ce serait un jour un point de rencontre si important au centre-ville — surtout avec les Jets de Winnipeg et le merveilleux Centre MTS. Divers ordres de gouvernement ont rendu tout cela possible.

J'ai parlé de La Fourche et des fonds fédéraux. C'est aujourd'hui le lieu le plus visité du Manitoba. Cela n'aurait pas été possible si le gouvernement fédéral n'avait pas reconnu qu'il avait un rôle à jouer.

Je pourrais parler de Reg Alcock qui, sous les gouvernements de Jean Chrétien et de Paul Martin, s'est battu pour obtenir la construction du passage inférieur de Kenaston. La lutte n'a pas été facile. Ottawa, la province et la municipalité ont convenu que nous avions besoin d'un fonds de réserve. On a tenu des consultations. La ville avait ses priorités. La province avait ses priorités. Reg, qui représentait Ottawa, a indiqué quelles devraient être, selon lui, certaines des priorités du gouvernement fédéral. C'est ce qui a permis la construction du passage inférieur de Kenaston.

Si l'on posait la question aux Manitobains, surtout aux habitants de Winnipeg, ceux-ci nous répondraient que le passage inférieur est une véritable bénédiction. IKEA vient d'ailleurs de s'installer à Winnipeg. Tout le monde dit que Winnipeg va beaucoup mieux. Si le gouvernement fédéral n'avait pas investi dans les infrastructures, le passage inférieur de Kenaston n'existerait pas. La ville n'aurait manifestement pas entrepris ce projet seule. La tâche était trop colossale. Son assiette fiscale ne lui permettait pas de soutenir celui-ci. Aujourd'hui, tout le corridor Sud est en train d'être développé, principalement parce que la circulation est plus fluide. C'est une des raisons pour laquelle IKEA s'est installé au sud du passage inférieur.

À l'heure actuelle, il y a beaucoup de construction. Dans le Nord de la ville, on travaille à l'élargissement du boulevard Inkster et du chemin CentrePort. Ottawa a un rôle à jouer, faute de quoi le développement ne se fera pas comme il se doit. Si nous empêchons celui-ci de suivre son cours, nous priverons Winnipeg, la province et

le Canada de nouveaux débouchés économiques qui généreraient de la richesse. Avec la participation financière du gouvernement fédéral, il sera possible de concrétiser le rêve de CentrePort. Voilà le genre de programmes d'infrastructures qui font une différence.

• (1610)

Je me souviens des élections provinciales de 2007. J'étais assis dans une rue avec mon chef de l'époque, Jon Gerrard, et nous parlions des nids-de-poule. Nous savions que la ville de Winnipeg ne pourrait pas régler le problème seule, car elle ne disposait pas des ressources nécessaires pour améliorer les infrastructures. Il a fallu que le gouvernement provincial lui donne un coup de pouce en fournissant une partie des fonds nécessaires.

Le fédéral a aussi un rôle important à jouer. S'il ne contribue pas, nous verrons un nombre encore plus grand de nos rues et de nos ruelles tomber en ruine. D'ailleurs, mes propos pourraient s'appliquer à chaque province ou territoire au Canada.

Tous ces investissements stimuleraient les économies de toutes les régions du pays. Cependant, il faut une volonté politique. Il faut du courage. Il faut que le gouvernement fasse preuve de leadership et reconnaisse l'importance des infrastructures et qu'il commence à investir non seulement de l'argent, mais aussi du temps. Le gouvernement du Canada doit discuter avec les provinces et les municipalités pour élaborer une stratégie.

Le Parti libéral exige une stratégie du transport en commun depuis des années. J'entends les habitants des collectivités rurales et mes collègues du secteur de l'indicatif régional 905 parler de transport ferroviaire, de métro, et du fait qu'il est nécessaire qu'Ottawa injecte des fonds et soit partie prenante du processus. Une stratégie du transport en commun est nécessaire.

Nous avons parlé d'une stratégie du logement car le logement fait partie des infrastructures. Le gouvernement du Canada a pratiquement abandonné la partie, affirmant qu'il n'avait pas nécessairement un rôle à jouer dans ce domaine. Je n'ai pas vu de signe concret de la volonté du gouvernement de contribuer à l'élaboration d'une stratégie nationale du logement. Notre parc de logements est un élément de l'infrastructure. L'infrastructure, c'est plus qu'un nouvel édifice devant lequel on se place pour couper un ruban et se faire prendre en photo.

Comme je l'ai dit, l'infrastructure, c'est le nid-de-poule dans la rue, le système d'égout et un réseau d'aqueduc qui fournit une eau de qualité. L'année dernière, nous avons présenté une motion de l'opposition dans laquelle nous réclamions de l'eau propre pour toutes les collectivités canadiennes. Combien de collectivités n'ont pas accès à de l'eau potable? À mon avis, c'est un élément d'infrastructure fondamental dans lequel il faut investir.

Nous avons des avis d'ébullition de l'eau au Manitoba et je ne crois pas que nous faisons figure d'exception. Il y a également des avis d'ébullition de l'eau dans le Canada atlantique et à Terre-Neuve-et-Labrador. Quel rôle doit jouer Ottawa?

Les municipalités n'ont pas les moyens. Il suffit d'examiner leur budget. Les municipalités tirent l'essentiel de leurs recettes de l'impôt foncier et de quelques autres taxes. Cela ne suffit pas vraiment à la tâche.

Travaux des subsides

Il a beaucoup été question des infrastructures, du financement et des besoins réels. À mon avis, c'est une problématique ambivalente: il y a tout d'abord la chimère, c'est-à-dire les milliards de dollars que nous voudrions pouvoir dépenser dans un monde idéal, puis il y a la réalité, c'est-à-dire les centaines de millions de dollars, totalisant plusieurs milliards de dollars, que nous devons absolument investir dans les infrastructures.

●(1615)

Si nous ne sommes pas prêts à investir dans ces infrastructures, certaines personnes ne pourront plus boire l'eau de leur robinet. Elles devront acheter de l'eau en bouteilles. Elles ne pourront même pas se laver correctement en raison des avis d'ébullition de l'eau.

Des villes et des municipalités aux quatre coins de notre grand pays n'auront pas les moyens d'investir dans l'entretien des routes.

Voilà pourquoi c'est si important. Les routes, les autoroutes, les égouts, les centrales hydroélectriques, le transport en commun, les parcs de logements, l'environnement et les aqueducs font partie des infrastructures. Il s'agit d'infrastructures de base que nous devons planifier à long terme. Il ne suffit pas que le gouvernement énonce ses intentions dans le budget de 2013, qu'il dise, en 2014, qu'il y réfléchira et qu'il nous informera de ses plans à l'approche de l'exercice de 2014-2015.

Cela fait des années que nous prônons le financement durable à long terme. C'est en planifiant à long terme que nous pouvons mettre en oeuvre les plans. Toutes les villes au pays présenteraient un plan d'immobilisations quinquennal pour les infrastructures. Actuellement, elles n'ont aucune certitude quant aux fonds que leur allouera le gouvernement provincial ou fédéral. Or, elles ont besoin de plus de certitudes pour mieux planifier leurs travaux.

J'ai entendu une députée dire que la ville de Toronto avait dépensé des millions de dollars pour des travaux d'excavation en vue de construire une station de métro, puis qu'elle avait ensuite dû en dépenser plus encore pour remplir le trou. Maintenant, la ville espère avoir assez d'argent pour réaliser le projet alors elle a repris les travaux d'excavation. À mon avis, d'un bout à l'autre du Canada, nous pourrions entendre de tels récits de projets d'infrastructure qui ont été commencés, puis laissés en plan. Ils ont peut-être même été carrément annulés. Sans parler de ceux qui ont été élaborés et pour lesquels on a fait des appels d'offres.

Pensez aux dizaines de millions de dollars qui ont été gaspillés parce que nous n'avons pas de stratégie à long terme. Nous croyons qu'il est absolument nécessaire d'avoir une telle stratégie. Voilà pourquoi j'ai commencé en disant que personne ne devrait être surpris de la position actuelle du Parti libéral dans ce dossier. Tant lorsqu'il était au pouvoir que lorsqu'il formait l'opposition, notre parti s'est toujours prononcé en faveur des travaux d'infrastructure, et il est préparé à investir dans ce sens.

Le gouvernement se vante beaucoup de certains des investissements qu'il a faits. Je lui rappelle qu'il était en situation minoritaire et que beaucoup de ces investissements ont été faits parce que l'opposition l'a obligé à les faire. Voilà la vérité.

Des voix: Oh, oh!

M. Kevin Lamoureux: Ils n'aiment peut-être pas cela, mais c'est la vérité. C'est au fruit qu'on juge l'arbre. En définitive, vous aviez besoin de l'appui de l'opposition pour aller de l'avant. Je crois que cela a mené à plus d'investissements dans les infrastructures...

●(1620)

Le vice-président: Je tiens à rappeler au député qu'il doit adresser ses propos à la présidence, et non à l'autre côté de la Chambre ou à d'autres députés.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je vais tenter de garder mes yeux rivés sur vous, mais je devrai garder l'oreille tendue. En effet, je sais que les conservateurs seront parfois sur le qui-vive, étant donné la multitude d'idées que les libéraux ont proposées lorsqu'ils formaient l'opposition officielle. Nous sommes le seul parti politique ayant déjà formé le gouvernement à toujours avoir soutenu que les investissements dans les infrastructures du pays étaient la chose à faire. C'est parce que nous y croyons.

Maintenant, nous mettons le gouvernement au défi de franchir la prochaine étape, c'est-à-dire reconnaître qu'il doit avoir une stratégie et être préparé à considérer des investissements à long terme. Ce qui signifie que les conservateurs doivent commencer à rencontrer les parties intéressées et à discuter avec elles. C'est la seule question sur laquelle on m'a contesté. Le premier ministre actuel est le seul à ne pas avoir tenu de conférence pour discuter avec tous les premiers ministres provinciaux. En tout cas, je ne crois pas qu'il ait réuni tous les premiers ministres autour d'une même table. Il préfère les rencontres individuelles.

Une rencontre avec tous les premiers ministres provinciaux présents, où l'on reconnaîtrait l'importance des infrastructures pour le pays, comporte des avantages, car les premiers ministres seraient accompagnés de leurs conseillers et de leur personnel. Les Premières Nations et les territoires devraient aussi participer à cette discussion. Il existe des enjeux énormes en matière d'infrastructures dans les réserves des Premières Nations; le gouvernement devrait les inviter à la table afin de formuler un plan plus vaste, comme dans le cas de l'accord de Kelowna. Nous devons élaborer un plan plus vaste. Le premier ministre doit nous montrer qu'il est prêt à fournir argent et ressources, à consacrer le temps nécessaire et à travailler avec les autres ordres de gouvernement, les Premières Nations et les autres parties intéressées pour voir ce qui peut être fait en matière d'infrastructures.

Comme je l'ai déjà dit, si le fédéral ne se présente pas à la table, s'il n'est pas prêt à exercer ce leadership dont nous avons tant besoin, nous ne pourrions jamais régler le déficit en matière d'infrastructure. C'est pourquoi la motion de l'opposition était si encourageante et que nous estimons qu'elle mérite notre appui.

J'ai parlé de certains autres projets qui ont été mis en oeuvre et observés auparavant, mais il y a beaucoup d'autres exemples. Le week-end dernier, on m'a parlé de l'importance du projet de viaduc sur le boulevard Kenaston. Je me souviens que des gens comme Reg Alcock et de nombreuses autres personnes, à Winnipeg et ailleurs, m'ont parlé de ce projet et m'ont demandé ce qu'on allait faire à ce sujet. Rien n'est fait pour le moment, mais ce projet suscite beaucoup d'intérêt. Sans la participation du gouvernement fédéral, les chances de voir un tel projet se concrétiser sont grandement réduites.

Il s'agit d'un investissement de taille. Si le gouvernement consultait les nombreuses municipalités concernées et s'informait des besoins des Premières Nations, il constaterait que les investissements nécessaires s'élèvent à plusieurs milliards de dollars.

Travaux des subsides

Pour conclure, je crois que le premier ministre doit considérer plus sérieusement la planification stratégique. Il doit amorcer une consultation et une collaboration avec les divers intervenants concernés. Au bout du compte, ne pas investir dans les infrastructures, c'est faire obstacle à des activités économiques et sociales positives. Je recommande vivement au gouvernement d'appuyer cette motion, et j'ai hâte qu'elle soit mise aux voix.

•(1625)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, mon collègue libéral a parlé de stratégie et d'investissements à long terme. Toutefois, cela me paraît vraiment étrange. N'oublions pas que les investissements dans les infrastructures ont baissé dans les années 1990, alors que les libéraux étaient au pouvoir. Cette situation a créé des lacunes dans les infrastructures, et les conservateurs n'ont pas remédié à ce problème.

Nous avons besoin d'un financement à long terme pour les infrastructures, surtout dans les petites localités et les localités rurales qui ne peuvent pas bénéficier rapidement des services d'ingénieurs, parce que les délais sont un peu plus longs dans leur cas. Nous devons nous pencher sur un plan qui ira bien au-delà des prochaines élections.

Pensons à des endroits comme Chapleau, où les conduites d'eau sont en si mauvais état que l'eau du robinet est trouble et qu'elle contient des sédiments. Citons aussi l'exemple de Little Current, qui connaît des problèmes en raison de l'inaction du gouvernement relativement aux faibles niveaux d'eau dans les Grands Lacs. En effet, le niveau d'eau est tellement bas dans le lac situé à cet endroit que les gens ont du mal à obtenir de l'eau. Les conduites gèlent ou bien il faut déployer 100 pieds supplémentaires de tuyaux. Le canton de Little Current pourrait utiliser un peu de cet argent pour approvisionner en eau ces localités, où les besoins sont criants. Malheureusement, le canton ne dispose pas des sommes nécessaires.

Je saurais gré à mon collègue de nous parler de l'importance de ces investissements dans les petites localités rurales, surtout celles situées dans le Nord de l'Ontario.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne sais pas si la députée a entendu mes observations préliminaires. J'ai parlé de constance. En fait, à la Chambre des communes, un seul parti a toujours appuyé les investissements dans les infrastructures...

Mme Carol Hughes: Le NPD.

•(1630)

M. Kevin Lamoureux: ...et ce ne sont pas les néo-démocrates. Je peux le lui garantir.

Même pendant les années 1990, lorsque Paul Martin et Jean Chrétien ont réussi à équilibrer le budget, à garantir le financement des soins de santé et à instaurer un régime assurant l'avenir des soins de santé, nous avons réussi à investir dans les infrastructures. Pensons notamment au Wellness Institute. De nombreux projets d'infrastructures ont été réalisés.

Pour répondre à la question de la députée, il faut reconnaître que de nombreuses municipalités sont très loin d'avoir l'assiette fiscale nécessaire pour rajeunir leurs infrastructures de manière à fonctionner de façon optimale. Supposons qu'un projet d'infrastructure doive être réalisé dans une petite localité rurale qu'il faut traverser pour se rendre dans une autre région. Ce n'est pas que la localité visée qui tire profit du projet. Toute la région en bénéficie, et ce, même s'il ne s'agit que d'un petit investissement dans une petite localité. C'est une question de développement économique.

Le Parti libéral a toujours estimé que les investissements dans les infrastructures entraînaient des retombées directes qui permettent non seulement d'assurer le progrès économique, mais aussi d'améliorer les choses sur le plan social et dans tant d'autres domaines.

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'en face pour son exposé, mais je ne suis pas d'accord avec lui pour l'essentiel.

Il est intéressant de constater qu'il a dit que le Parti libéral s'attribue le mérite des réalisations du gouvernement. J'aimerais souligner que les électeurs canadiens ont estimé en 2011 que nous prenions les mesures qui s'imposent et qu'ils croyaient en ce que nous faisons. Ils ont relégué le Parti libéral au rang de troisième parti à la Chambre en se fondant sur ce que ce parti avançait. Il va de soi que les électeurs ont choisi le parti qui, à leur avis, faisait avancer le pays dans la bonne direction.

Ma question est très simple. Le député libéral parlait d'un plan d'infrastructures à long terme. Or, les plans d'infrastructures coûtent des milliards de dollars, pas des millions, des milliards et des milliards de dollars. On peut financer les infrastructures de trois façons: hausser les taxes et les impôts, augmenter la dette ou couper dans les services dans d'autres secteurs.

M. Rodger Cuzner: Vous avez fait les trois.

M. Mike Wallace: Je m'adresse au député qui vient tout juste de prendre la parole. Quelle approche les libéraux adopteraient-ils? Hausseraient-ils les taxes et les impôts, augmenteraient-ils la dette ou bien réduiraient-ils les services dans les autres secteurs?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, c'est ça le problème avec les conservateurs: ils portent des œillères et ils s'imaginent qu'il faut que ce soit l'une des trois options. Ils ne se rendent pas compte qu'il y a d'autres avantages. Par exemple, en investissant dans les infrastructures, nous créerons des débouchés économiques, l'économie ne s'en portera que mieux, et cela générera des revenus supplémentaires. S'ils gardent leurs œillères, ils n'en verront jamais les retombées positives. Il faut pourtant qu'ils comprennent qu'en investissant judicieusement dans les infrastructures, nous créerons une économie plus productive, et que cela va s'accompagner d'avantages sociaux, et j'entends par là des projets comme le Wellness Institute qui est rattaché au Seven Oaks Hospital. Cet institut n'existerait pas sans les fonds pour infrastructures.

Il n'y a pas que trois options: l'augmentation de la dette, l'augmentation des impôts ou la diminution des services. Il y en a d'autres.

[Français]

Mme Sadia Groghé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, je suis navrée à nouveau de constater que les conservateurs traînent encore des pieds en ce qui concerne l'appui de cette motion, d'autant plus que le Canada accuse tout de même un déficit et un retard chroniques en matière d'infrastructures.

Bien que les libéraux n'aient pas participé à ce déficit ni à ce retard, je voudrais remercier mon collègue d'appuyer cette motion et lui poser une question en ce qui concerne cette idée de plan d'infrastructures à long terme. Pour nous, au NPD, il semble évident qu'en matière d'économie, c'est un investissement et non une dépense.

Qu'en pense-t-il?

Travaux des subsides

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux: Permettez-moi de répondre à cette dernière remarque, monsieur le Président. Ce sur quoi j'ai insisté, entre autres, c'est la nécessité de convaincre tous les paliers de gouvernement de participer à l'élaboration d'une stratégie à long terme.

Le développement hydro-électrique est l'une des principales ressources du Manitoba. Or, il devient beaucoup plus difficile au Manitoba d'aménager une ligne de transmission s'il n'obtient pas davantage de soutien d'Ottawa. À l'heure actuelle, il n'en reçoit pratiquement pas. Il me semble qu'Ottawa pourrait collaborer avec la province du Manitoba pour l'installation de cette ligne, et cela aurait des retombées économiques positives aussi bien sur la province que sur l'ensemble du Canada. En effet, si le Manitoba pouvait bien gérer son hydro-électricité, il aurait plus de chances de devenir une province « nantie » et, partant, de contribuer au bien-être des autres provinces.

Cela dit, il faut être bien conscients que, si on construit la ligne de transmission bipolaire du mauvais côté du lac Winnipeg, on commettrait une erreur qui risque de coûter un milliard de dollars. Si Ottawa décidait de participer à la construction de cette ligne de transmission, on pourrait l'installer soit à l'est soit en-dessous du lac Winnipeg. Ce serait nettement préférable, pour le contribuable aussi, sans parler du coup de fouet que cela donnerait à l'activité économique. Ce serait un excellent projet d'infrastructure.

● (1635)

[Français]

Le vice-président: À l'ordre.

Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: le député d'Halifax-Ouest, Les investissements étrangers; le député de Châteauguay—Saint-Constant, Le patrimoine canadien.

Mme Charmaine Borg (Terrebonne—Blainville, NPD): Monsieur le Président, je suis vraiment très contente de me lever pour parler de cette motion concernant un plan d'infrastructures qui est vraiment essentiel au développement économique, au développement de nos communautés et même à l'amélioration du bien-être de nos concitoyens.

J'aimerais prendre deux secondes pour lire la motion à ceux qui sont en train de nous regarder et qui se demandent peut-être de quoi nous parlons aujourd'hui. La motion est la suivante:

Que cette Chambre demande au gouvernement de s'engager, dans son Budget 2013, à établir un plan fédéral en infrastructures prévisible, transparent et à long terme, en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, tel que recommandé par la Fédération canadienne des municipalités et la Chambre de commerce du Canada, afin de : a) améliorer le faible taux de productivité du Canada; b) réduire la durée des déplacements quotidiens; c) réparer les infrastructures canadiennes en état de détérioration.

J'aimerais faire un portrait de la situation actuelle, en ce qui concerne les infrastructures au Canada. Tout le monde, dans toutes les circonscriptions, peut identifier ces problèmes. C'est sûr que les réalités sont différentes d'une circonscription à l'autre, mais on a tous un problème chez nous avec l'état actuel de nos infrastructures.

Le Canada est aux prises avec un déficit infrastructurel. Le déficit se chiffre à 171 milliards de dollars, ce qui est énorme. La congestion sur nos réseaux routiers, la faiblesse des systèmes d'approvisionnement en eau potable et les nids de poule sur les routes, tout cela est vraiment honteux pour un pays faisant partie du G8 et du G20. Nous sommes un pays développé et nous ne devrions

pas avoir un déficit infrastructurel aussi énorme simplement parce que nous n'avons pas de plan.

C'est bien beau de voir le premier ministre et son ministre devant un bâtiment en train de couper le gros ruban rouge pour annoncer des financements avec leur gros chèque, mais cela n'est pas un plan. Ce sont juste des annonces faites ici et là, le plus souvent faites dans des circonscriptions conservatrices plus que dans d'autres. Toutefois, ce n'est pas un plan. On ne s'assoit pas avec la communauté, avec les provinces. On ne s'assoit pas tous ensemble pour se demander ce dont on a besoin. Ça, c'est le devoir du fédéral, c'est le devoir de chaque personne qui considère les investissements en infrastructures.

J'aimerais expliquer un peu la situation que nous vivons sur la Rive-Nord de Montréal. Il y a eu une augmentation de la population dans les 10 dernières années, ce qui fait en sorte que, pour se rendre à Montréal, ça prend 30 minutes en temps normal si tout se passe très bien. Toutefois, le matin et le soir, on attend deux heures dans sa voiture. Parfois c'est même davantage, tout dépendant des conditions routières. Si on additionne cela, ça fait quatre heures par jour, 20 heures par semaine, qu'un individu, qu'une mère ou un père de famille passe à ne rien faire. C'est une baisse de productivité. Des camions transportant des produits à être livrés sont en attente. C'est une perte de revenus aussi. Cela a une influence implacable sur le niveau de vie d'un individu. Quand une mère de famille, peut-être une mère de famille monoparentale, doit attendre quatre heures dans la circulation, cela a un effet sur son niveau de vie et sur les choses qu'elle peut faire pour son enfant. C'est donc vraiment une situation très grave.

Plusieurs projets sont en attente. Cela a été promis au niveau provincial, mais malheureusement cela n'arrive jamais. On a évidemment l'autoroute 19. Je peux parler des gens de Sainte-Anne-des-Plaines qui doivent descendre jusqu'à Montréal sur une route à deux voies seulement, une voie dans chaque direction. C'est vraiment épouvantable. Il y a des bouchons impossibles. Les gens sont frustrés.

Pourquoi ne peut-on pas juste s'asseoir, développer un plan qui fonctionnera pour tout le monde afin d'améliorer le système de transport collectif, les ponts, les autoroutes et faire en sorte qu'il y ait plus de financement disponible? Souvent, c'est ça le problème. On a des provinces qui n'ont plus de budget, des communautés qui en ont encore moins. Je peux dire que la ville de Sainte-Anne-des-Plaines est une petite communauté de 14 000 personnes. Ces gens n'ont pas l'argent pour tout faire eux-mêmes. Ils ont besoin de l'appui de leur gouvernement. C'est exactement ce que demande cette motion.

● (1640)

J'ai parlé des avantages d'un tel plan d'infrastructures pour l'économie, le bien-être et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la sécurité et la qualité de l'environnement. J'aimerais mettre un peu plus d'emphase sur ce dernier point. Dans la Rive-Nord, nous n'avons pas énormément d'options pour le transport collectif. Il y a le train qui va de Blainville à Montréal mais, la plupart du temps, les gens doivent quand même prendre leur voiture pour s'y rendre. Nous attendons encore le train pour la ville de Terrebonne. Il y a des autobus, mais ils sont dispendieux et, encore une fois, il faut prendre sa voiture pour aller prendre l'autobus.

Ce n'est pourtant pas par manque de volonté. Tout le monde dans ma communauté serait d'accord pour utiliser le transport collectif. C'est important, c'est bon pour l'environnement, c'est bon pour nous et c'est bon pour tout le monde. Or l'argent ne pousse pas dans les arbres. Tout le monde doit s'asseoir ensemble afin de décider du plan à adopter, sans quoi on avancera dans la mauvaise direction.

Travaux des subsides

J'aimerais aussi parler de l'importance des infrastructures non traditionnelles. Quand on parle d'infrastructures, on a tendance à penser au traitement des eaux usées et de l'eau potable, aux autoroutes et aux ponts, mais j'aimerais parler d'une autre infrastructure de plus en plus importante en cette ère moderne dans laquelle nous vivons: l'accès à Internet haute vitesse. Malgré les efforts, et il y en a eus, il reste des Canadiens et des Québécois qui n'ont pas d'accès à Internet haute vitesse à des prix abordables. Ils sont quasiment exclus de cette économie numérique qui prend de plus en plus d'importance.

De plus, alors que les députés deviennent de plus en plus présents sur les réseaux sociaux, comme Facebook et Twitter, ces personnes n'ont pas la possibilité de communiquer directement avec leur député par le biais de ces outils, voire même de communiquer avec le gouvernement afin de faire une demande d'assurance-emploi en ligne, par exemple. L'accès à Internet haute vitesse est devenu un bien essentiel. Malheureusement, nous n'avons pas de plan à cet égard non plus. On leur a fait des promesses, on a notamment promis une stratégie numérique il y a trois ans, mais nous n'avons absolument rien vu encore. Tout le monde est fâché et attend cette fameuse stratégie numérique. Les communautés rurales et éloignées dans le Nord du pays et de la province de Québec ressentent cette absence de plan pour les infrastructures, surtout en ce qui concerne l'accès à Internet haute vitesse.

Le premier ministre, le ministre des Finances et tous les ministres concernés disent qu'ils sont entrain de faire des consultations pour le budget. C'est bien, mais peut-on consulter les bonnes personnes? Je sais que ce n'est pas la norme pour ce gouvernement, mais lui serait-il possible d'écouter les demandes, pour une fois? La Fédération canadienne des municipalités, la voix principale à la défense des municipalités, a fait cette demande.

Avec cette motion, nous demandons à ce gouvernement d'écouter les communautés et de s'asseoir avec tous les intervenants, provinces comme municipalités, pour voir ce que nous pouvons faire et quelle sorte de leadership nous pouvons créer pour que le Canada ait un plan d'infrastructures et un programme permanent qui inclue l'implication de tous les paliers gouvernementaux.

•(1645)

M. Jean-François Larose (Repentigny, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa belle présentation.

Le gouvernement fait preuve d'arrogance totale lorsqu'il dit qu'il reconnaît avoir besoin de 100 \$, qu'il a donné un dollar dans le passé, qu'il en donne deux maintenant et qu'il n'a donc rien d'autre à faire. Il dit qu'il a stabilisé la situation des municipalités, qu'il donne 8 ¢ pour chaque dollar et qu'il est extraordinaire. Quelle arrogance!

Pendant ce temps, les gens en sont à un point où ils n'ont même plus d'eau potable. Le système d'égout est une ruine totale. On n'a qu'à se promener dans les grandes municipalités: on ne peut pas faire un coin de rue sans voir des bâtiments, des routes ou des infrastructures tomber en ruine. Il s'agit d'une urgence. Il s'agit aussi d'un investissement.

J'adore l'intervention de ma collègue, qui parle non seulement des anciennes infrastructures, mais aussi des nouvelles, comme Internet. On ne parle même pas d'écologie, parce qu'il s'agit effectivement d'un point essentiel, mais on parle d'économie et d'avenir.

Mon honorable collègue peut-elle parler davantage de cette question?

Mme Charmaine Borg: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue. Puisqu'il est mon voisin de circonscription, je suis certaine qu'il comprend bien la réalité de notre région et les difficultés exprimées par nos concitoyens.

En ce qui concerne les nouvelles technologies, il faut penser plus loin et inclure dans un plan le développement des infrastructures en ce qui concerne l'accès à Internet haute vitesse. Toutes ces choses doivent être considérées. Si on parle d'un volet de l'économie et qu'on annonce un projet dans une région parce qu'on aime un bâtiment, ce n'est pas un plan.

On doit penser à Internet, aux égouts, aux ponts, aux routes et aux autoroutes. Tout ce que les infrastructures comprennent doit être développé. On doit penser plus loin et de manière moderne pour inclure les nouvelles technologies, parce qu'elles sont de plus en plus présentes.

Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'a dit ma chère collègue et j'ai fait le lien avec ce qu'on entend souvent de la part du gouvernement, qui dit faire la promotion des emplois et ainsi de suite.

Il s'agit vraiment d'une opportunité en or pour obtenir des emplois de qualité, et non de petites « jobines » au salaire minimum dans des marchés de mauvaise bouffe.

Ma chère collègue ne trouve-t-elle pas que si le gouvernement considérait vraiment travailler en collaboration avec les autres paliers de gouvernement, il pourrait être un moteur de développement économique permettant de créer de vrais emplois de qualité afin de favoriser la capacité de nos citoyens à faire du Canada un meilleur pays pour nos enfants et pour tout le monde?

•(1650)

Mme Charmaine Borg: Monsieur le Président, c'est vrai. Il ne faut pas penser au plan que l'on propose comme à une dépense, car à la longue, c'est un investissement dans le rehaussement de nos infrastructures. Sur le plan économique, il permettra d'avoir des emplois directs.

Ça prend des gens pour bâtir ces infrastructures, et ceux-ci seront capables d'aller chercher de bons emplois avec de bons salaires. Je ne vois que des avantages à un tel plan. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement n'agit pas.

[Traduction]

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, il semble que comme dans ma circonscription, bien des régions du Canada sont au prise avec un grave problème de congestion routière.

Au cours des 15 dernières années, j'ai travaillé, en tant que président d'une association communautaire et conseiller municipal, à la réalisation de deux projets alternatifs: la piste cyclable du chemin de fer E & N et le train de banlieue du corridor ferroviaire E & N. Dans les deux cas, les municipalités ont passé beaucoup de temps à demander, à maintes reprises, des fonds. Lorsque les libéraux étaient au pouvoir, elles n'ont rien reçu. Les conservateurs ont finalement consacré des fonds à ces projets, mais le financement était divisé en différentes sommes. Les municipalités doivent constamment relancer le projet et refaire une demande. C'est un vrai fardeau pour les municipalités de la région qui ont eu de très bonnes idées pour remédier à l'insuffisance des infrastructures.

Travaux des subsides

[Français]

Mme Charmaine Borg: Monsieur le Président, c'est un excellent point, parce qu'on a vu des projets être fragmentés. Développer un projet et refaire l'application par la suite, cela demande beaucoup d'énergie. C'est très compliqué.

On demande un programme permanent, afin que les communautés puissent faire des prévisions à long terme. De cette manière, si elles ont un projet, elles pourront commencer leur planification immédiatement. Il ne leur restera qu'à espérer que leur projet sera approuvé, mais au moins, elles pourront commencer des projets à long terme, et c'est ce qui est important.

[Traduction]

M. Dan Harris (Scarborough-Sud-Ouest, NPD): Monsieur le Président, chaque été, dans la circonscription de Scarborough-Sud-Ouest, on voit des scènes très familières. Bon nombre de ces scènes sont superbes: les promontoires de Scarborough, les superbes jardins, notamment le jardin Rosetta McClain, les parcs, notamment le parc Warden Woods, les extraordinaires murales le long du chemin Kingston, et j'en passe. Ce sont des endroits traditionnels et durables.

Par contre, dans Scarborough-Sud-Ouest, il y a une nouvelle scène qu'on associe à l'été: les ordures qui sont devant la maison. Les gens ne mettent pas des ordures au bord de la rue parce qu'ils font des réparations, mais plutôt parce qu'ils nettoient leur sous-sol inondé après les pluies diluviennes. Ces inondations se produisent à cause des infrastructures de Scarborough, qui sont défectueuses et en mauvais état.

Oui, chaque été à Scarborough, le foyer de beaucoup de gens est inondé à cause de ces infrastructures défectueuses et en mauvais état. Dans bien des foyers, les eaux usées brutes et les eaux pluviales sortent de la toilette, de l'évier, de la pomme de douche et du siphon de sol. Au cours des deux dernières années, le sous-sol de plus de 1 000 propriétaires de Scarborough-Sud-Ouest a été inondé à cause des mauvaises infrastructures.

Et il n'y a pas que les particuliers qui sont touchés. En juin 2011, moins de deux mois après mon élection, le sous-sol de mon bureau de circonscription a été inondé. Les opérations de nettoyage et de réfection coûtent des milliers de dollars à la ville.

Et puisque nous parlons d'infrastructure aujourd'hui, dans ma circonscription, Variety Village est un établissement exceptionnel qui dessert des personnes aux besoins divers. Plusieurs paralympiens canadiens s'y entraînent. Des gens de tous les coins de la ville utilisent les installations de Variety Village. C'est un établissement financé en grande partie par des dons privés, des cartes de membre et la générosité de simples citoyens et de travailleurs bénévoles.

Variety Village a présenté une demande afin de recevoir des fonds d'infrastructure. Malheureusement, sa demande a été rejetée. Puis, l'été dernier, à la suite de pluies torrentielles, le toit s'est effondré. L'établissement a donc dû trouver 250 000 \$ pour le réparer. Il a dû présenter des réclamations d'assurance et se collecter avec tous ces tracassés. Au lieu de se concentrer à répondre aux besoins de ses membres, des personnes handicapées et des citoyens de tous les quartiers de Scarborough, il lui a fallu consacrer beaucoup d'énergie à une levée de fonds pour trouver l'argent pour réparer le toit.

Voilà pourquoi l'actuel financement et les plans relatifs aux infrastructures ne sont pas à la hauteur. Le financement est insuffisant, il n'est pas stable et il n'est pas prévu à long terme. Qui plus est, le Fonds Chantiers Canada viendra à échéance en 2014.

Cela dit, mon quartier de Toronto n'est même pas désigné comme aire d'inondation chronique des sous-sols, contrairement à de

nombreux autres quartiers de la ville. La plupart des propriétaires auxquels j'ai parlé doivent jeter leurs possessions, présenter des réclamations d'assurance et dépenser des milliers de dollars pour réparer leur sous-sol. Plusieurs se demandent comment cela a pu arriver. Pourquoi eux?

La réponse, c'est qu'une grande partie de notre infrastructure est en fin de vie. Certains égouts de Toronto ont 100 ans. En fait, l'investissement nécessaire pour entretenir et remplacer notre infrastructure nationale défaillante a atteint le chiffre effarant de 171 milliards de dollars. Cette somme n'a fait que s'accroître au cours des sept dernières années sous la direction, ou plutôt l'absence de direction, du gouvernement.

Le financement fédéral actuel dédié à l'infrastructure est trop limité et trop assujéti à des intérêts partisans et à des tractations en coulisses. Le modèle de financement ponctuel d'un budget à l'autre, favorisé par le gouvernement conservateur, se prête beaucoup mieux aux séances de photo qu'au règlement de cette grave crise nationale. Depuis cinq ans maintenant, le NPD réclame un programme d'infrastructure permanent. Le gouvernement fédéral doit prendre ce dossier au sérieux et assumer ses responsabilités en injectant des ressources considérables pour régler le problème sérieux d'infrastructure du Canada.

Les résidents de Scarborough-Sud-Ouest, et de tout le pays, comptent sur le gouvernement fédéral pour agir dans ce dossier, et ce, sans délai. Il n'y a tout simplement plus de temps à perdre. Nos villes sont aux prises avec un engorgement routier paralysant. Nos systèmes d'aqueduc et d'égout se dégradent à un rythme alarmant. Nos routes continuent de se détériorer, et nos ponts tombent littéralement en ruine un peu partout.

Les Canadiens comptent sur le gouvernement pour agir, et agir rapidement. Comme je l'ai dit, c'est maintenant qu'il faut bouger. Le NPD demande simplement au gouvernement fédéral de s'engager, dans son budget de 2013, à mettre en oeuvre un plan d'infrastructure fédéral prévisible, transparent et de longue durée. Nous souhaitons que ce plan soit conçu en partenariat avec les autres paliers de gouvernement, comme le recommande la Fédération canadienne des municipalités et la Chambre de commerce du Canada.

● (1655)

L'élaboration d'un plan qui aiderait à résorber la grave crise qui frappe les infrastructures et qui touche tous les Canadiens nécessite un gouvernement animé d'une volonté politique. Faire de la petite politique avec nos infrastructures et, en bout de ligne, la qualité de vie des Canadiens, est choquant, répréhensible et dangereux. Ce qu'il faut dans le budget de 2013 c'est un plan d'infrastructures à long terme. Ce plan doit être élaboré dans le cadre de consultations permanentes avec les provinces, les territoires, les municipalités et les collectivités des Premières Nations. Il devrait s'étendre sur une période d'au moins 20 ans, afin de permettre une meilleure planification et un meilleur soutien pour les projets à long terme. Le plan devrait prévoir des critères de financement et des objectifs de programme précis, et il devrait aussi se fonder sur des mécanismes d'affectation de fonds transparents, apolitiques et assortis d'un processus de reddition de comptes, afin de faciliter la procédure de présentation.

Travaux des subsides

Les néo-démocrates aimeraient voir un plan qui encouragerait l'utilisation de technologies innovatrices afin d'assurer une plus grande efficacité et durabilité. Le plan devrait aussi prévoir des fonds pour le transport en commun afin de réduire la durée des déplacements. Dans la région du Grand Toronto, les embouteillages causés par les infrastructures de transport inadéquates entraînent une perte de productivité qui se chiffre à plus de 6 milliards de dollars annuellement. Un tel plan devrait aussi prévoir la présentation au Parlement de rapports d'étape transparents, réguliers et fréquents.

Il est intéressant de constater que des groupes de gens d'affaires comme la Canada West Foundation et la Chambre de commerce du Canada sont d'accord pour dire que les investissements dans les infrastructures publiques sont le chaînon manquant afin de corriger la faible productivité du Canada, et que ces investissements doivent être d'ordre stratégique et non politique. Ces groupes soulignent aussi le fait que les embouteillages sont une menace importante à la prospérité économique des régions métropolitaines. C'est pour cette raison que la diminution des temps de déplacement est un élément crucial de tout plan d'infrastructures à long terme. Plutôt que de subventionner seulement par le truchement d'un processus qui relève d'intérêts partisans, des formules de financement claires, comme par exemple des allocations par habitant, assureraient un financement fiable et prévisible aux provinces, aux territoires et aux municipalités.

Le gouvernement fédéral doit s'engager à appliquer un plan de financement des infrastructures à long terme. Une approche qui va de budget en budget est structurée de telle sorte que les projets de financement à plus long terme comme le transport en commun ne sont pas admissibles au financement. Des examens réguliers sont nécessaires afin d'atteindre les objectifs et de rajuster le volume des investissements. En période de difficultés économiques, une banque s'occupant spécialement des infrastructures peut être utilisée pour faire des investissements stratégiques qui vont stimuler l'économie, réduire les niveaux de chômage et offrir des taux d'intérêt moins élevés. Une banque fédérale affectée aux infrastructures sur une base prolongée permet aux municipalités d'avoir accès à des taux d'intérêt fédéraux peu élevés, ce qui garde les coûts bas et économise l'argent des contribuables.

C'est exact. C'est nous, de ce côté-ci, qui voulons que l'argent des contribuables soit dépensé de façon judicieuse et non pas gaspillé dans des structures telles que le Sénat.

Comme je l'ai dit, il est plus que temps pour le gouvernement fédéral de passer à l'action. Le Fonds Chantiers Canada viendra à échéance en 2014, alors nos municipalités ont besoin de financement dès maintenant afin de ne pas perdre une saison de construction capitale. Puisque chaque milliard de dollars investi dans les infrastructures crée 11 000 emplois, la croissance de l'emploi et la productivité passent par le financement fédéral des infrastructures. Il s'agit d'une occasion décisive que le Canada ne peut pas se permettre de rater.

Revenons à Scarborough-Sud-Ouest. Scarborough existe depuis beaucoup plus d'un siècle, mais même si elle s'est construite au fil du temps, une bonne partie de ses infrastructures datent du centenaire du Canada. Les projets fourmillaient en 1967. L'un d'entre eux visait la construction d'un gros château d'eau à l'angle des avenues Warden et Eglinton. Il y a quelques années, il était en mauvais état. Il avait toutes sortes de problèmes, et il y avait un risque d'insalubrité de l'eau. La Ville de Toronto a procédé aux travaux de réhabilitation. Elle a investi bien au-delà de 1 million de dollars pour ériger des échafaudages autour du château d'eau afin d'en régler les problèmes. Maintenant que l'investissement a été fait et que les emplois ont été

créés, les résidents de Scarborough-Sud-Ouest sont assurés d'avoir de l'eau potable pendant encore 50 ans. Voilà le genre d'investissement qu'il faut dans des endroits comme Scarborough, d'un océan à l'autre, afin de garder notre société sûre et prospère.

Comme le mentionnait la députée de Terrebonne—Blainville, il faut se tourner vers l'avenir pour mieux mettre à profit les technologies novatrices et les nouvelles formes d'investissement. Cependant, il faut aussi anticiper les besoins futurs des nouveaux secteurs. Peut-être qu'un de mes collègues me donnera l'occasion d'en parler un peu plus tard.

• (1700)

M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, chose intéressante, je suis en accord avec le député sur un certain nombre de points. Celui-ci voit dans la création au Canada d'une banque dédiée aux projets d'infrastructure une façon de faire débloquer les choses, et je suis d'accord avec lui à ce sujet. J'estime que les grandes caisses de retraite publiques et privées, ainsi que d'autres institutions, pourraient contribuer aux investissements dans des infrastructures de longue durée. Nous avons déjà vu cela ailleurs.

Toutefois, il faut reconnaître que le gouvernement fédéral est simplement un partenaire dans ce dossier. Lorsque nous avons consenti des investissements record dans les infrastructures au cours des dernières années, nous avons été un partenaire, par exemple pour le réseau GO dans la région du député. Nous avons participé à de nombreuses mises à niveau, notamment en investissant un milliard de dollars dans la gare Union.

Je suis curieux. Si nous mettons cela sur la table, le député laisse-t-il entendre qu'il votera en faveur des investissements en infrastructure? Le NPD n'a pas appuyé cela dans le passé.

M. Dan Harris: Monsieur le Président, comme je le fais pour n'importe quelle autre mesure législative ou proposition, je vais la lire avant de décider s'il y a lieu de l'appuyer ou non. Bien entendu, si le gouvernement décide d'intégrer cela dans un ensemble d'autres mesures budgétaires, comme des coupures dans l'assurance-emploi, les services de première ligne, la salubrité des aliments et d'autres programmes, j'aurais du mal à donner mon appui. Toutefois, si le gouvernement dissociait cette question du reste et présentait un projet de loi distinct, cela faciliterait beaucoup les choses.

Le député a évoqué la question du réseau GO. Il y a eu de grandes améliorations, mais malheureusement elles n'ont pas aidé les résidents de Scarborough-Sud-Ouest, car à l'heure de pointe, les trains court-circuitent toutes les stations dans Scarborough. Ils ne desservent pas Scarborough. En fait, si le député voulait voir d'autres améliorations, ce serait l'une de celles que je préconiserais.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question au sujet d'un besoin en matière d'infrastructures qui intéresse au premier chef ma province.

En 2005, le gouvernement libéral a annoncé un plan visant à installer un troisième câble sous-marin reliant l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick afin de remplacer les deux câbles existants qui arrivent en fin de vie utile. Toutefois, ce projet a été immédiatement annulé lorsque les conservateurs sont arrivés au pouvoir, en 2006, et nous attendons toujours. Nous avons un problème. Comme je l'ai dit, les câbles sont à pleine capacité et en fin de vie.

Travaux des subsides

Ce projet est important pour trois raisons. Premièrement, si nous devons réussir à attirer à l'Île-du-Prince-Édouard une usine fortement dépendante de l'électricité, nous n'aurions pas la capacité voulue pour l'alimenter. Deuxièmement, l'Île-du-Prince-Édouard produit 20 % de son électricité à partir de l'énergie éolienne; toutefois, pour être en mesure d'alimenter le réseau, nous avons besoin de ce troisième câble. Troisièmement, en ce qui concerne la sécurité énergétique, nous sommes invariablement aux prises avec des pannes d'électricité partielles ou complètes en raison de l'âge et de la faible capacité de ces câbles.

C'est un gros projet, au coût de 90 millions de dollars, et notre province ne peut l'assumer seule. Nous attendons depuis six ans un partenariat quelconque avec le gouvernement fédéral pour le concrétiser.

Le député a beaucoup parlé des avantages d'un plan d'infrastructures. Je voudrais lui renvoyer la balle et lui demander de commenter les désavantages associés à l'inaction.

• (1705)

M. Dan Harris: Monsieur le Président, j'ai illustré quelques-uns des désavantages associés à l'inaction lorsque j'ai parlé des embouteillages et d'autres problèmes. Les câbles sous-marins, qu'il s'agisse de câbles électriques ou à fibres optiques, constituent un élément important de notre programme d'infrastructures à long terme.

Il y a plusieurs années, j'ai eu l'occasion de visiter les sites d'essai d'éoliennes au cap North. C'était fantastique de voir les différents types d'éoliennes mises à l'essai dans le cadre du développement énergétique durable pour l'avenir.

Le jour où ce programme a été aboli, après l'arrivée au pouvoir des conservateurs, est un bien triste jour, mais ce n'est pas le seul programme que les conservateurs ont aboli. Il y a eu le programme national de garderies, qui constituait une forme différente d'investissement dans notre avenir. Il est certain que l'abandon de ce programme a eu de grandes répercussions partout au pays. Il a nui à la capacité des parents de trouver des services de garde d'enfants adéquats pour pouvoir travailler et contribuer à l'économie.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole au sujet de la motion dont la Chambre est saisie aujourd'hui. J'ai entendu beaucoup de grands discours de la part de nos vis-à-vis, mais ils omettent souvent de préciser certains faits.

J'ignore comment les Canadiens perçoivent la position défendue aujourd'hui par le NPD, mais il me semble qu'ils doivent la trouver hypocrite, en ce sens que le NPD a un bilan en matière d'investissements dans les infrastructures au Canada. Malheureusement, c'est un bilan gênant pour le NPD.

Au cours des sept dernières années, nous avons vu d'importants investissements d'un bout à l'autre du pays dans des infrastructures importantes et même essentielles. Le gouvernement conservateur s'est efforcé d'assurer des investissements dans une foule d'infrastructures qui ont débouché sur la croissance et la productivité, l'espoir et la prospérité pour de nombreuses collectivités un peu partout au Canada. Or, si l'on examine l'historique du dossier, on constate que le NPD s'est opposé, sans exception, à tous les investissements que notre gouvernement a consentis dans l'infrastructure canadienne.

Cela a commencé en 2007, quand le NPD a voté contre un plan d'infrastructure de 33 milliards de dollars. En 2009, il a de nouveau voté contre le Plan d'action économique qui visait à investir dans les

infrastructures à l'échelle canadienne. En 2011, il a voté contre la mesure visant à rendre permanent le transfert de la taxe sur l'essence. Le NPD a voté contre cette mesure non pas une fois, mais bien deux fois.

Le NPD a continué de voter à répétition contre les investissements dans les infrastructures. Le Plan d'action économique a permis d'investir dans plus de 7 500 initiatives d'infrastructure différentes dans toutes les provinces et territoires, dans plus de 4 000 projets s'inscrivant dans le cadre du Fonds de stimulation de l'infrastructure et dans plus de 1 900 projets dans le cadre du programme Infrastructure de loisirs du Canada.

Les néo-démocrates font peut-être de beaux discours, mais ils ont laissé tomber les Canadiens. Les Canadiens le savent bien et ils trouvent que le NPD fait preuve d'une certaine hypocrisie en s'indignant aujourd'hui.

Nous sommes contents que le NPD se soit enfin réveillé. Je suis peut-être un éternel optimiste, mais j'espère que le NPD changera d'attitude et votera en faveur d'investissements qui déboucheront sur la productivité, l'espoir et la prospérité pour tous les Canadiens. Le NPD en aura l'occasion lors du dépôt du prochain budget.

Par contre, je peux dire aux députés que depuis sept ans, j'ai compris que le NPD a un plan qui est différent de celui de notre gouvernement.

En fait, je pense que le plan du NPD est d'augmenter les impôts. Nous le constatons bien sûr en voyant ce parti réclamer constamment une taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars. Nous le constatons quand ce parti se prononce contre des investissements dans des projets qui amèneraient croissance, espoir et prospérité dans les municipalités aux quatre coins du pays. Nous constatons par ailleurs que ce parti est animé d'un désir constant d'alourdir la bureaucratie pour lancer et réaliser des projets d'infrastructure.

Quant à nous, notre plan est tout à fait à l'opposé. Notre gouvernement s'est employé à réduire les impôts, à alléger le fardeau qui pèse sur les créateurs d'emplois et les familles afin de relancer la prospérité et le développement dans nos collectivités partout au pays.

Nous avons aussi accru les investissements dans les infrastructures partout au Canada pour construire des égouts, des routes, des tunnels et des ponts et toutes les autres infrastructures de base qui sont essentielles pour relancer la croissance, créer des emplois, donner de l'espoir et assurer la prospérité.

Nous avons aussi pris des mesures pour réduire les formalités administratives afin que les municipalités puissent bâtir les infrastructures nécessaires sans engager des frais supplémentaires et inutiles.

Bien sûr, comme je l'ai dit, le NPD a voté contre tout cela.

Quel a été le résultat de notre plan? Grâce au plan des conservateurs consistant à investir dans les infrastructures, à investir dans les Canadiens et à donner aux Canadiens la liberté de faire ce qu'ils font le mieux, à savoir aller de l'avant et bâtir notre pays, nous avons vu depuis le creux de la récession que le Canada a été au premier rang de tous les pays pour la création d'emplois, l'investissement et tout ce qui fait maintenant la renommée du Canada. Nous sommes un véritable phare en comparaison de n'importe quel autre pays du monde, avec une création nette de 900 000 emplois, dont 90 % sont à plein temps et 90 % sont dans le secteur privé.

Travaux des subsides

• (1710)

J'entends rire mes collègues d'en face. Je trouve choquant et les Canadiens trouvent scandaleux que les députés néo-démocrates puissent rire de la création d'emplois, rire du développement, de la croissance et de la prospérité de notre pays, alors même que les autres pays nous envient. Tous les autres pays se tournent vers le Canada pour comprendre comment, durant cette période de marasme économique international, le Canada a pu être au premier rang pour la création d'emplois tout en continuant de baisser les impôts et de relancer la prospérité. Le Canada est considéré comme un modèle à suivre partout dans le monde.

Le NPD a un plan différent et c'est pourquoi les députés néo-démocrates rient de nôtre, mais les Canadiens ne s'y trompent pas. Nous croyons qu'il est important de travailler de concert avec les municipalités et les provinces. Notre pays s'est employé à le faire depuis sept ans et nous allons continuer de le faire au cours des prochains exercices budgétaires. Cependant, nous allons procéder avec prudence, pour nous assurer d'avoir à l'avenir des budgets équilibrés et pour que notre pays continue à progresser dans la voie de la prospérité, de l'espoir et de possibilités pour tous les Canadiens.

Je vous remercie de m'avoir donné la parole, monsieur le Président.

[Français]

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, on remarque très souvent une absence chronique d'honnêteté intellectuelle dans les présentations faites aujourd'hui par les conservateurs.

Mettons cela en perspective. Le parti au pouvoir dépose un budget et l'opposition vote contre ce budget assez souvent, car elle trouve parfois qu'il n'y a pas assez d'initiative, par exemple, en ce qui concerne les infrastructures. Il faut que ce soit clair. Dans mon comté, ce stratagème est décrié par à peu près tous les concitoyens que je rencontre. Ils voient faire les conservateurs. C'est ridicule.

Un de mes collègues d'en face est-il conscient qu'il s'agit d'un stratagème qui bat de l'aile et qui fait preuve d'un manque complet d'intégrité intellectuelle?

[Traduction]

M. Chris Warkentin: Monsieur le Président, je crois que notre bilan est éloquent. Il est effrayant que le député d'en face pense qu'il peut convaincre les Canadiens que l'histoire n'est pas importante.

Au cours des prochains mois, nous aurons l'occasion de voir si les députés néo-démocrates continueront de réclamer une augmentation du fardeau fiscal et administratif et de s'opposer aux investissements dans les municipalités.

Je demande aux députés d'en face de changer leur fusil d'épaule et de finalement se ranger du côté des Canadiens.

• (1715)

[Français]

Le vice-président: Comme il est 17 h 15, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur-le-champ toute question nécessaire à l'expédition des travaux des subsides.

Le vice-président: La question porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

Mme Nycole Turmel: Monsieur le Président, j'aimerais que le vote soit différé à demain, à la fin de la période prévue pour les affaires émanant du gouvernement.

[Traduction]

Le vice-président: En conséquence, le vote sur la motion est reporté à demain soir.

L'hon. Gordon O'Connor: Monsieur le Président, je vous demanderais de déclarer qu'il est 17 h 30.

Le vice-président: D'accord?

Des voix: D'accord.

MOTION DE L'OPPOSITION — LA DISPARITION DE FEMMES AUTOCHTONES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 14 février, de la motion.

Le vice-président: Conformément à l'ordre adopté le jeudi 14 février 2013, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion concernant les travaux des subsides.

Convoquez les députés.

• (1800)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 617)

POUR

Députés

Ablonczy	Adams
Adler	Aglukkaq
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Andrews	Angus
Armstrong	Ashfield
Ashton	Aspin
Atamanenko	Aubin
Ayala	Baird
Bateman	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benoit	Benskin
Bergen	Bevington
Bezan	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Blaney
Block	Boivin
Borg	Boughen
Boutin-Sweet	Brahmi
Braid	Brisson

Privilège

Brosseau	Brown (Newmarket—Aurora)	Ritz	Saganash
Brown (Barrie)	Bruinooge	Saxton	Scarpaleggia
Butt	Byrne	Schellenberger	Scott
Calandra	Calkins	Seeback	Sellah
Cannan	Carmichael	Sgro	Shea
Caron	Carrie	Shipley	Shory
Casey	Cash	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Charlton	Chicoine	Sitsabaesan	
Chisu	Chong	Smith	Sopuck
Choquette	Chow	Sorenson	Stanton
Christopherson	Clarke	St-Denis	Stewart
Cleary	Clement	Stoffër	Storseth
Coderre	Comartin	Strahl	Sullivan
Côté	Cotler	Sweet	Thibeault
Crockatt	Crowder	Tilson	Toet
Cullen	Cuzner	Toews	Toone
Daniel	Davidson	Tremblay	Trost
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Vancouver East)	Trottier	Truppe
Day	Dechert	Turmel	Tweed
Del Mastro	Dion	Uppal	Valcourt
Dionne Labelle	Donnelly	Valeriot	Van Kesteren
Doré Lefebvre	Dreesen	Van Loan	Vellacott
Dubé	Duncan (Etobicoke North)	Wallace	Warawa
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseau	Warkentin	Watson
Dykstra	Eyking	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Fast	Findlay (Delta—Richmond East)	Weston (Saint John)	
Finley (Haldimand—Norfolk)	Flaherty	Wilks	Williamson
Fletcher	Foote	Wong	Woodworth
Fortin	Freeman	Yelich	Young (Oakville)
Fry	Galipeau	Young (Vancouver South)	Zimmer — 278
Garrison	Genest		
Genest-Jourdain	Giguère		
Gill	Glover		
Godin	Goguen		
Goldring	Goodale		
Goodyear	Gosal		
Gourde	Gravelle		
Grewal	Groghé		
Harper	Harris (Scarborough Southwest)		
Harris (St. John's East)	Harris (Cariboo—Prince George)		
Hawn	Hayes		
Hiebert	Hillyer		
Hoback	Holder		
Hsu	Hughes		
Hyer	Jacob		
James	Jean		
Julian	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)		
Karygiannis	Keddy (South Shore—St. Margaret's)		
Kellway	Kenney (Calgary Southeast)		
Kent	Komarnicki		
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake		
Lamoureux	Lapointe		
Larose	Latendresse		
Lauzon	Laverdière		
Lebel	LeBlanc (LaSalle—Énard)		
Leef	Leitch		
Lemieux	Leslie		
Leung	Liu		
Lizon	Lobb		
Lukiwski	Lunney		
MacKay (Central Nova)	MacKenzie		
Mai	Marston		
Martin	Mathyssen		
May	Mayes		
McCallum	McColeman		
McGuinty	McLeod		
Menegakis	Menzies		
Merrifield	Michaud		
Miller	Moore (Abitibi—Témiscamingue)		
Moore (Fundy Royal)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)		
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)		
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)	Mulcair		
Murray	Nantel		
Nash	Nicholls		
Nicholson	Norlock		
Nunez-Melo	O'Connor		
O'Neill Gordon	Opitz		
O'Toole	Pacetti		
Papillon	Patry		
Payne	Péclet		
Penashue	Perreault		
Pilon	Plamondon		
Poillievre	Preston		
Quach	Rae		
Rafferty	Raitt		
Rajotte	Rankin		
Ravignat	Raynault		
Regan	Reid		
Rempel	Rickford		

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

La ministre des Ressources humaines intervient au sujet d'une question de privilège.

* * *

PRIVILÈGE

LA MINISTRE DES RESSOURCES HUMAINES ET DU DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir répondre à la question de privilège soulevée hier par le député de Skeena—Bulkley Valley.

Les deux derniers jours et le 1^{er} février, j'ai indiqué clairement que Service Canada ne fixait aucun quota individuel à son personnel.

Comme je l'ai dit aussi, il existe des objectifs de rendement, et ceux-ci visent à protéger contre la fraude la caisse d'où proviennent les prestations destinées aux chômeurs.

Il y a une différence nette entre un quota et un objectif, et c'est qu'il n'y a aucune conséquence fâcheuse pour les employés qui n'atteignent pas les objectifs.

Comme dans n'importe quel organisme ou entreprise, les gestionnaires collaborent avec leurs employés pour définir les attentes ou les indicateurs de rendement chaque année. La progression des carrières dans la fonction publique fédérale se fait selon des critères de mérite, tel que le précise la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

Initiatives parlementaires

Les documents dont il est question dans *Le Devoir* et que le leader de l'opposition officielle à la Chambre a cités ne sont pas utilisés pour juger du mérite des employés.

Comme je l'ai dit auparavant dans cette enceinte, Service Canada a été capable de faire cesser presque un demi-milliard de dollars de paiements auxquels des demandeurs n'étaient pas admissibles. Cependant, le programme d'assurance-emploi a quand même perdu des centaines de millions de dollars en raison de la fraude. C'est pourquoi nous continuons d'oeuvrer au nom des Canadiens et des employeurs qui paient des cotisations pour que leur argent soit bien utilisé.

Il n'y a pas de contradiction. Service Canada et moi-même l'avons dit clairement: Service Canada ne fixe aucun quota à son personnel.

Le leader parlementaire de l'opposition officielle a cité la décision du 7 mai 2012 dans laquelle la présidence affirme que trois éléments doivent être prouvés pour pouvoir conclure qu'un député a commis un outrage en induisant sciemment la Chambre en erreur.

Premièrement, il faut prouver que la déclaration était trompeuse. En l'occurrence, les déclarations ne sont pas trompeuses, car elles ne sont pas contradictoires. Avec le respect que je vous dois, je suis d'avis que l'analyse doit s'arrêter ici.

Avant de conclure, j'aimerais citer la deuxième édition de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*. À la page 510, on peut lire ce qui suit:

Dans la plupart des cas où on a invoqué le Règlement ou soulevé une question de privilège concernant une réponse à une question orale, le Président a statué qu'il y avait désaccord entre les députés sur les faits relatifs à la question.

Cette approche semble avoir guidé la décision que vous avez rendue immédiatement après le recours au Règlement soulevé par le député d'Acadie—Bathurst le 4 février dernier au sujet d'une réponse que j'avais fournie le 1^{er} février à la période des questions.

À la page 13629 des *Débats*, on peut lire votre réponse:

Je pense qu'il s'agit d'une question d'interprétation de ce qui a été dit ou de la manière dont cela a été dit. Cette question ne relève pas de la présidence.

Permettez-moi de citer une autre source faisant autorité. Il s'agit de la décision rendue par le Président Milliken le 30 janvier 2008. Voici ce qu'on trouve à la page 2434 des *Débats*. Votre prédécesseur a dit:

[...] comme je l'ai déjà mentionné à diverses occasions à la Chambre, toute contestation de l'exactitude ou du caractère approprié d'une réponse d'un ministre à une question orale est une question de débat; ce n'est pas une question pour laquelle la présidence a le pouvoir de trancher.

Par conséquent, je pense que cette contestation de ma réponse à une question orale est également une question de débat. Il n'y a certainement pas matière à question de privilège.

• (1805)

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, nous allons vérifier soigneusement, car elle a cité un certain nombre de références. Nous nous réservons le droit de faire de nouvelles observations, le cas échéant, s'il y a dans son argumentation quoi que ce soit qui change la nature de la question de privilège, que nous estimons fondée à première vue.

J'ai quelques réactions initiales. La ministre s'efforce de faire une distinction entre « objectifs de rendement » et « quotas ». Il me semble que les quotas ou les objectifs de rendement, s'ils sont pris en compte dans la manière dont les employés sont évalués ou dont leur cheminement dans la fonction publique est suivi et évalué par leurs supérieurs, ont une certaine incidence sur l'avancement des employés et la manière dont leurs superviseurs évaluent leur efficacité.

Deuxièmement, dans ses observations d'aujourd'hui, la ministre a dit que l'on recouvrait jusqu'à 500 millions de dollars à même les

demandes frauduleuses d'assurance-emploi, et nous, de l'opposition officielle, sommes en faveur de cela, car il faut récupérer l'argent de ceux qui reçoivent frauduleusement des prestations d'assurance-emploi auxquelles ils n'ont pas droit. Mais elle a ajouté qu'il y a encore des centaines de millions de dollars de prestations versées à des fraudeurs et que l'on n'arrive tout simplement pas à récupérer. Il semble que ce soit la raison d'être du programme des quotas. Si la ministre peut présenter les faits à la Chambre, alors elle peut clairement démontrer que ce système de quotas répond à un besoin. Cependant, elle essaie de gagner sur les deux plans en laissant entendre qu'il y a des centaines de millions de dollars perdus à cause de demandes frauduleuses, ce qui explique le système de quotas dont elle nie ensuite l'existence. Apparemment, d'après ce que nous avons entendu, les efforts de son ministère pour rendre visite individuellement aux prestataires ont été suspendus. Nous n'en savons rien.

Il n'en demeure pas moins que, en vertu de votre décision, il faut appliquer un critère à trois volets. Le premier volet consiste à savoir s'il y avait intention d'induire en erreur. Nous avons demandé très clairement à la ministre: « Y a-t-il un système de quotas en place pour les employés de Service Canada? » Elle a répondu catégoriquement « non » et elle veut en quelque sorte changer la définition du mot; au lieu de « quota », elle parle d'« objectifs de rendement ». Eh bien, un objectif et un quota, c'est la même chose si le résultat est le même. Elle a droit à son opinion mais elle ne peut contredire les faits.

Nous allons étudier son argumentation d'aujourd'hui pour voir si nous devons ajouter quoi que ce soit relativement aux règles qui guident la Chambre. Cependant, nous ne pouvons pas prétendre être ébranlés par une nouvelle interprétation ou opinion alors qu'en fait, son intention a toujours été clairement et essentiellement de tromper les Canadiens quant à l'existence d'un programme de quotas qui est manifestement bien en place dans son ministère.

Le Président: Je remercie la ministre et le leader à la Chambre de l'opposition officielle pour leurs nouvelles interventions sur ce point.

Comme il est 18 h 10, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LOI SUR LES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 10 décembre 2012, de la motion portant que le projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Andrew Saxton (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC): Monsieur le Président, c'est un honneur de prendre la parole aujourd'hui pour traiter de la réponse du gouvernement au projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques.

Le gouvernement du Canada croit que les titulaires des 10 postes énumérés dans le projet de loi, dont la nomination nécessite l'approbation du Parlement, doivent parler couramment les deux langues officielles. En conséquence, nous appuyons l'intention de la disposition centrale du projet de loi C-419. Par contre, le projet de loi pose un certain nombre de problèmes techniques auxquels il faut remédier avant qu'il puisse être mis en oeuvre.

Initiatives parlementaires

Nous reconnaissons qu'à l'avenir, les personnes occupant les 10 postes énumérés dans le projet de loi devront parler couramment les deux langues officielles et cette reconnaissance est une étape importante de notre appui continu en faveur de la dualité linguistique du Canada. Les députés se rappelleront que notre gouvernement a réaffirmé dans le discours du Trône de 2010 que les deux langues officielles du Canada font partie intégrante de notre histoire et nous donnent un avantage unique dans le monde.

• (1810)

[Français]

Les langues officielles sont au cœur de notre identité et contribuent à notre richesse historique et culturelle. La dualité linguistique du Canada se retrouve dans toutes les sphères de notre société et représente sans aucun doute un atout sur les plans social, culturel et économique pour les Canadiens, au pays et à l'étranger. Les langues officielles contribuent à notre prospérité et à notre croissance à long terme. Elles améliorent l'avantage concurrentiel des entreprises canadiennes et renforcent leur capacité d'accéder aux marchés, tant au pays qu'à l'étranger.

De plus, nos langues officielles sont un atout non seulement pour l'économie du Canada, mais aussi pour l'employabilité des Canadiens. En effet, les progrès réalisés dans le domaine des langues officielles au cours des 40 dernières années ont permis de concrétiser la promesse d'égalité du Canada pour bon nombre de nos citoyens aujourd'hui.

En effet, il y a déjà plus de 40 ans que la Loi sur les langues officielles a été adoptée par le Parlement, soit en 1969. Si nous repensons à cette époque, nous nous souviendrons que la plupart des communautés du pays devait communiquer dans la langue de la majorité avec les institutions fédérales. Il n'y avait que des services gouvernementaux limités offerts en français. Aujourd'hui, plus de 90 % des communautés de langue officielle en situation minoritaire ont accès aux services fédéraux dans la langue officielle de leur choix.

En résumé, nous pouvons certainement être fiers du chemin parcouru, et nous savons que nous pouvons prendre appui sur d'excellentes bases.

[Traduction]

C'est pour bâtir à partir de cette fondation solide que notre gouvernement a adopté en 2008 la Feuille de route pour la dualité linguistique canadienne. Nous reconnaissons que les communautés de langue officielle en situation minoritaire contribuent à la vitalité culturelle et économique de notre pays et notre gouvernement est fier d'appuyer leur développement.

La Feuille de route reflète notre engagement solide de promouvoir la dualité linguistique canadienne et l'essor de nos communautés de langue officielle en situation minoritaire partout au Canada. Elle représente un investissement sans précédent de 1,1 milliard de dollars dans la préservation et la promotion des langues officielles du Canada.

La Feuille de route table sur les fondations solides établies par la Constitution et la Loi sur les langues officielles. Elle table aussi sur les efforts déployés plus récemment par les autorités fédérales pour encourager l'utilisation de l'anglais et du français partout au Canada et pour améliorer les conditions qui permettront aux communautés de langue officielle en situation minoritaire de s'épanouir, ce qui est à l'avantage de tous les Canadiens.

Elle s'ajoute aux politiques, programmes et investissements fédéraux dans le dossier des langues officielles, qui visent à garantir,

par exemple, que les Canadiens aient accès aux renseignements et services fédéraux dans la langue officielle de leur choix.

La Feuille de route trace la voie vers des communautés de langue officielle en situation minoritaire plus prospères d'un bout à l'autre du pays. Surtout, elle a été élaborée à partir de suggestions et d'idées proposées par des Canadiens des quatre coins du pays, notamment des membres des communautés de langue officielle en situation minoritaire, dans le cadre de consultations publiques tenues en 2007 et en 2008.

[Français]

Sur cette note, j'aimerais profiter de l'occasion pour mentionner que notre ronde de consultations publiques sur la dualité linguistique du Canada a eu lieu au cours de l'année dernière. L'été dernier, le gouvernement a rencontré près de 400 Canadiens, en petits groupes, dans l'ensemble du pays, et ce, afin d'entendre leurs points de vue sur les priorités et les défis associés à la dualité linguistique du Canada.

Plus de 20 consultations distinctes ont été tenues auprès d'intervenants communautaires, de représentants et de dirigeants issus de différentes communautés et travaillant dans divers domaines, comme la santé, l'éducation, l'immigration et les arts. Les Canadiens ont aussi exprimé leurs points de vue dans le cadre de consultations en ligne. Les progrès réalisés à ce jour confirment que l'atteinte des objectifs de la Feuille de route pour la dualité linguistique canadienne contribue à accroître la vitalité des communautés de langue officielle en situation minoritaire et la participation des Canadiens à la dualité linguistique.

Les communautés bénéficient des initiatives coordonnées en matière de jeunesse et d'éducation, de développement économique, de services de justice, d'immigration et de soins de santé dont disposent déjà les Canadiens dans la langue officielle de leur choix. Ces investissements renforcent la capacité des Canadiens de vivre, de travailler et de prospérer dans la langue officielle de leur choix.

• (1815)

[Traduction]

Par exemple, l'initiative de Santé Canada pour mettre en place des réseaux de formation et faciliter un accès satisfaisant aux services de santé améliore l'accès aux services de santé pour les communautés de langue officielle en situation minoritaire. Elle renforce aussi la disponibilité de professionnels de la santé bilingues qui peuvent répondre aux demandes de tous les Canadiens, et elle fournit des outils spécialisés pour mesurer et améliorer la santé des membres des communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Au total, 155 projets d'accès à la santé auront été lancés de 2010 à 2013 dans le cadre de la feuille de route de Santé Canada et je vais en présenter quelques-uns. L'un de ces projets vise à coordonner les efforts de recrutement d'intervenants régionaux afin de répondre aux besoins de travailleurs bilingues dans la région Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Une autre préoccupation est la traduction en anglais des documents de renseignements sur la santé au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Un projet de trois ans, de 2010 à 2013, facilite la prestation de services de santé en français dans des résidences pour personnes âgées et fournit un soutien aux aidants membres de la famille dans trois communautés francophones de Terre-Neuve-et-Labrador. Un autre projet de trois ans, de 2010 à 2013, vise à créer et distribuer des outils d'éducation et de sensibilisation à la santé publique destinés aux enfants francophones et acadiens d'âge préscolaire en Nouvelle-Écosse.

Initiatives parlementaires

Cette mobilisation n'est pas passée inaperçue. Les initiatives de Santé Canada ont été signalées dans le rapport annuel 2009-2010 du Commissaire aux langues officielles qui louange notamment l'engagement du ministère de consulter la collectivité. Ce n'est que l'un des nombreux dossiers dans lesquels le gouvernement fait de l'excellent travail.

[Français]

Le Rapport annuel sur les langues officielles, que nous avons déposé récemment, souligne d'autres progrès que nous avons réalisés en ce qui a trait aux communications et aux services offerts au public dans la langue officielle de son choix. Il donne aussi des détails sur le travail important qui consiste à créer et à maintenir des milieux de travail qui favorisent l'utilisation de l'anglais et du français.

Aussi, je me permettrai de conclure en soulignant, une fois de plus, que notre gouvernement a fait preuve de leadership, comme en témoignent nos engagements et les mesures que nous avons prises pour respecter ces engagements. Nous tirons parti des nombreuses réalisations des quatre dernières décennies. Nous avons certainement parcouru beaucoup de chemin au cours de ces 40 dernières années. Nous avons parcouru beaucoup de chemin depuis l'époque où les services fédéraux n'étaient offerts qu'en anglais, et dans bien des cas, même au Québec.

Notre tâche est de maintenir les nombreux progrès des quatre dernières décennies et d'en tirer parti, parce que nos deux langues officielles contribuent à notre identité nationale. Elles font partie intégrante de notre histoire et permettent de renforcer notre économie. Elles améliorent l'avantage concurrentiel du Canada, tant à l'échelle nationale qu'internationale.

[Traduction]

Ces efforts ont contribué à favoriser l'évolution du Canada vers une société ouverte, capable d'attirer des gens de cultures différentes du monde entier. En fait, nos langues officielles permettent aux nouveaux Canadiens qui viennent s'installer dans notre pays de participer plus activement à notre société, de toutes les manières possibles.

En bref, nos langues officielles nous permettent de bâtir ensemble un Canada uni et prospère.

[Français]

L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me lever à la Chambre, non seulement pour parler du projet de loi C-419, mais aussi pour réitérer l'appui du caucus libéral et pour féliciter la députée de Louis-Saint-Laurent. Je me réjouis avec elle du fait que sa belle circonscription va continuer de s'appeler Louis-Saint-Laurent. C'est une bonne nouvelle que nous avons eue hier.

[Traduction]

Le texte prévoit que les personnes dont la nomination nécessite l'approbation par résolution du Sénat, de la Chambre des communes ou des deux Chambres doivent comprendre le français et l'anglais sans l'aide d'un interprète et doivent pouvoir s'exprimer clairement dans les deux langues officielles.

Il est bien évident que le Parti libéral appuie ce projet de loi. Il y a déjà pas mal de temps que tous les agents du Parlement ont l'obligation d'être bilingues, à juste titre d'ailleurs. Le candidat retenu doit non seulement démontrer qu'il comprend les complexités et les nuances des grands dossiers nationaux, mais aussi avoir la capacité d'examiner ces dossiers dans les deux langues officielles.

C'est là la seule façon de garantir des examens et des décisions équitables et crédibles.

• (1820)

[Français]

De plus, ces agents du Parlement doivent être en mesure de communiquer avec les parlementaires qui, eux, sont souvent unilingues. On ne peut être au service du Parlement de façon satisfaisante, si l'on ne parle pas à une partie du Parlement autrement que par l'entremise d'interprètes. De plus, ces agents du Parlement doivent non seulement communiquer avec tous les Canadiens, mais ils doivent aussi être en mesure de les écouter et de suivre leurs débats.

Le rôle des agents du Parlement n'est pas seulement d'être des bureaucrates compétents, ils doivent aussi être des communicateurs compétents. Ils doivent communiquer les conclusions de leurs recherches de façon exacte et nuancée, dans les deux langues. Idéalement, ces agents devraient même être en mesure de déceler des erreurs que même les traducteurs les plus compétents laissent passer, erreurs qui parfois déforment complètement le message dans une langue par rapport à l'autre.

Il faut garder une autre considération en tête. Si la tête n'est pas bilingue, le corps risque fort de ne pas l'être non plus. Si le vérificateur général ne comprend pas le français, ne nous faisons pas d'illusions, à peu près tout se passera en anglais au bureau du vérificateur général. On envoie le mauvais message aux jeunes Canadiens.

Au contraire, il faut dire et montrer aux jeunes Canadiens que certains postes de responsabilité nationale en ce pays exigent la maîtrise des deux langues officielles. Ces langues sont d'ailleurs des langues internationales et elles ouvrent une formidable fenêtre sur le monde. C'est vrai, le Canada a la chance d'avoir deux langues officielles qui sont des langues internationales, des langues qui ouvrent sur tout un univers culturel. Faisons donc tout pour promouvoir ce formidable atout que nous avons entre les mains, au lieu de chercher à l'affaiblir.

Si ce projet de loi nous arrive aujourd'hui, c'est parce que le gouvernement a commis l'erreur de nommer un vérificateur général unilingue. Les médias nous rapportent que le premier ministre aurait reconnu qu'il s'agissait d'une erreur. Et comment, il s'agit d'une erreur!

[Traduction]

En octobre 2011, le Parti libéral a publiquement dénoncé la nomination d'un vérificateur général unilingue au motif qu'il ne répondait pas à la condition d'emploi exigeant la maîtrise des deux langues officielles.

Lorsque le premier ministre a fait savoir, dans une lettre adressée le 31 août 2011 aux partis d'opposition, qu'il avait pris la décision de nommer un vérificateur général unilingue, le Parti libéral a demandé que la question soit examinée par un comité. Le gouvernement n'a jamais donné suite à cette demande.

J'entends certains députés conservateurs craindre que l'exigence de bilinguisme ne l'emporte sur celle de la compétence. Or, le bilinguisme est précisément l'une des conditions essentielles de la compétence.

Initiatives parlementaires

J'aimerais poser une question à ceux de mes collègues qui ont encore des hésitations. Peuvent-ils imaginer que l'un des agents du Parlement ne comprenne pas l'anglais? Lequel? Le vérificateur général du Canada, le directeur général des élections, le commissaire aux langues officielles, et ce serait d'ailleurs assez paradoxal pour les Québécois anglophones, le commissaire à la protection de la vie privée, le commissaire à l'information, le conseiller sénatorial en éthique, le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, le commissaire au lobbying, le commissaire à l'intégrité du secteur public, ou le président de la Commission de la fonction publique?

Pour lequel de ces postes leur serait-il acceptable que le ou la candidate retenue ne comprenne pas l'anglais? Seraient-ils satisfaits qu'un adulte de 40, 50 ou 60 ans leur dise de ne pas s'inquiéter, qu'il va apprendre l'anglais au cours des prochains mois ou des prochaines années? Ou bien se sentiraient-ils insultés et auraient-ils l'impression qu'on se moque d'eux?

Imaginez toutes les heures que le nouveau titulaire consacrerait chaque jour à l'apprentissage de l'anglais, alors qu'en qualité d'agent parlementaire, il a déjà beaucoup de responsabilités dont il doit s'acquitter dans l'urgence, comme diriger un bureau, préparer les prochaines élections, vérifier l'utilisation qui a été faite des budgets antérieurs, comprendre les besoins de la minorité anglophone au Québec, protéger la vie privée et l'accès à l'information, et veiller au respect de l'éthique et de la bonne gouvernance en général. Il faut que ces gens-là puissent fonctionner à plein temps immédiatement.

• (1825)

[Français]

Le gouvernement a déclaré qu'il soutenait l'objectif premier de ce projet de loi. On peut craindre que ce soutien de principe ne se traduise pas par un soutien réel. Le gouvernement reste évasif. On vient d'entendre notre collègue parler de tout sauf du projet de loi. Le gouvernement parle de certains problèmes techniques à régler. Pourtant, le projet de loi est très simple. D'accord, il faut garder l'esprit ouvert. S'il y a de bons amendements à faire, il faudra les considérer. Mais en même temps, il faut s'assurer du sérieux du gouvernement dans cette affaire. Il est de l'intérêt du gouvernement d'appuyer ce projet de loi, sinon le gouvernement risque de se retrouver en cour.

La nomination d'un agent du Parlement unilingue lui a valu une pluie de plaintes et un sérieux blâme de la part du commissaire aux langues officielles. L'honorable Jean-Jacques Blais a entamé une procédure en cour, arguant que la Loi sur les langues officielles, une loi quasi constitutionnelle, doit être respectée.

Plutôt que de pousser cette affaire devant les tribunaux, pourquoi ne pas faire la bonne chose ici même, dans l'enceinte parlementaire, entre représentants du peuple, et honorer le caractère bilingue de notre Parlement et de notre pays en appuyant le projet de loi C-419?

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, ce soir, j'ai le grand plaisir de prendre part au débat entourant le projet de loi C-419, présenté par ma collègue de Louis-Saint-Laurent, que je remercie de son travail. C'est un honneur pour moi de prendre la parole aujourd'hui.

Le projet de loi C-419 a trait aux agents du Parlement, soit au vérificateur général du Canada, au directeur général des élections, au commissaire aux langues officielles, au commissaire à la protection de la vie privée, au commissaire à l'information, au conseiller sénatorial en éthique, au commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, au commissaire au lobbying, au commissaire à l'intégrité du secteur public et au président de la Commission de la fonction

publique. On parle des agents du Parlement qui se rapportent au Parlement, aux parlementaires de tous les partis politiques.

Pensons au cas qui a tout déclenché tout ça. Les gens qui m'ont connu savent que j'ai présenté un projet de loi sur les juges de la Cour suprême du Canada. Je crois fortement que, dans un pays reconnu bilingue depuis 40 ans, les juges de la plus haute cour devraient être bilingues, puisque ce sont eux qui vont juger des Canadiens et des Canadiennes. Ça commence donc d'en haut. Ça ne peut pas partir d'en bas. Ce soir, ce n'est pas la soirée des juges de la Cour suprême, c'est celle des agents du Parlement.

Dans la *Gazette du Canada* du 2 octobre, la demande de candidatures pour remplacer le vérificateur général était publiée. Selon l'annonce, la maîtrise des deux langues officielles était essentielle. Comment se fait-il que, bien que la maîtrise des deux langues soit essentielle, le poste est occupé par une personne qui n'est pas bilingue?

Je veux m'assurer que les Canadiens et les Canadiennes comprennent que je ne dis pas qu'un anglophone ou qu'un francophone doit avoir le poste. Ce que je dis, c'est que la personne doit être bilingue. Je m'excuse du langage que je vais utiliser, mais je me fiche carrément de la personne qui obtiendra le poste. Je veux simplement que cette dernière soit bilingue. Comme l'a un jour dit Antonine Maillet, on ne veut pas que tous les anglophones deviennent francophones ou que tous les francophones deviennent anglophones. Ce que l'on veut, c'est que le service soit offert dans les deux langues officielles. C'est une question de respect.

Plus tôt, j'ai écouté mon collègue conservateur énumérer toutes les bonnes choses que son parti a fait en ce qui a trait à la Feuille de route pour la dualité linguistique canadienne. Par exemple, les conservateurs ont fait une tournée nationale, l'année dernière. Toutefois, ce qu'il n'a pas dit, c'est qu'il a fallu déposer une plainte auprès du commissaire aux langues officielles, et que ce dernier nous a donné raison. Il y avait violation de la loi si les conservateurs ne faisaient pas une tournée. Ils voulaient que le Comité permanent des langues officielles fasse leur travail.

Dans la partie VII de la Loi sur les langues officielles, l'article 41 est très clair: le gouvernement doit consulter les communautés avant de faire des changements.

Après que l'opposition officielle, le NPD, ait déposé une plainte auprès du commissaire aux langues officielles, le gouvernement a tout à coup décidé d'entamer une tournée nationale.

L'an dernier, au mois d'octobre, dans une déclaration faite devant la Chambre, les conservateurs ont dit respecter la loi. Toutefois, l'annonce du poste de vérificateur général a été faite le 2 octobre 2010. Ils disent respecter les deux langues officielles, mais ils embauchent une personne unilingue. Chaque fois que le gouvernement fait une chose pareille, plutôt que d'unir les peuples, il les sépare et plutôt que d'unir notre pays, il le divise.

Une importante discussion est entamée sur la place publique. Les gens nous disent que ce n'est pas à nous de leur dire qui va être ici ou là. Ils se demandent si cela veut dire qu'un anglophone ne peut pas avoir l'emploi, ou qu'un francophone ne peut pas l'avoir. Voyons donc! Ce genre de discussion ne devrait pas avoir lieu dans un pays comme le nôtre. Si on reconnaît les deux langues officielles, qu'on les reconnaisse et qu'on les respecte.

● (1830)

Avant l'élection de 2011, nous avons fait une tournée qui a coûté 100 000 \$ aux contribuables. Ce gouvernement aime dire qu'il fait attention à l'argent des payeurs de taxes, mais il en a coûté plus de 100 000 \$ pour aller dans le Grand Nord, à Yellowknife, à Whitehorse, nous y sommes retournés. Après l'élection, nous avons dit que les recherchistes, les greffiers et les personnes qui étaient assises avec nous à la table pourraient écrire le rapport des francophones que nous avons été voir à Yellowknife et à Whitehorse. Le gouvernement a dit que cela ne pouvait pas se faire parce qu'il y avait eu une élection.

Pourtant, quand le même gouvernement est devenu majoritaire, il n'a pas voulu renvoyer les projets de loi en comité parce que nous en parlions depuis 2006. Il ne voulait pas voir ses projets de loi étudiés en comité, mais lorsqu'il s'agissait de notre étude, qui avait coûté 100 000 \$ et qui visait à consulter les francophones, il a refusé de l'amener devant la Chambre des communes pour la rendre publique.

Nous avons fait une étude sur les immigrants qui viennent au Canada pour aider les communautés et les régions. En Acadie, par exemple, nous avions dit que si le gouvernement avait à attirer des immigrants au Nouveau-Brunswick, nous aurions aimé avoir des francophones pour agrandir nos communautés et nous assurer que notre culture et notre langue se perpétuent. Nous avons fait une belle étude. Des députés conservateurs avaient même recommandé de faire cette étude. Après les élections, le gouvernement l'a refusée. Nous avons présenté des motions. En comité, les conservateurs ont voté contre nos motions.

Aujourd'hui, ils veulent prendre le crédit en disant qu'ils respectent les deux langues officielles. Est-ce que ce n'est pas assez de nommer des juges unilingues à la Cour suprême et un vérificateur général unilingue? C'est exactement ce que le gouvernement a fait. Aujourd'hui, le premier ministre reconnaît son erreur; il y a au moins quelqu'un qui reconnaît ses erreurs. Je ne lui donne pas souvent de crédit, mais sur ce point, je lui en donne. Il dit que maintenant, les agents du Parlement doivent être des personnes bilingues.

Ce n'est pas assez d'avoir nommé quelqu'un d'unilingue. En 2010, pendant un gouvernement minoritaire, la majorité des parlementaires avaient voté contre la nomination du vérificateur général. J'ai beaucoup de respect pour M. Ferguson. Cela n'avait rien à voir avec la personne elle-même, mais c'était sur le principe d'avoir quelqu'un de bilingue. Ce n'est pas le vérificateur qui calcule et vérifie les chiffres. C'est une équipe de professionnels qui le fait. Le vérificateur est le porte-parole qui s'exprime devant le public.

Imaginez si le gouvernement nommait un francophone ne parlant pas un mot d'anglais. Lorsqu'il délivrerait son rapport à la nation, tout son discours serait en français et les médias anglophones ne pourraient pas le reprendre. Imaginez cette situation. Je vous demande simplement d'y penser.

Si le gouvernement respectait les deux langues officielles, il arrêterait de faire de telles erreurs, erreurs qu'il reconnaît, et nous aurions un pays plus beau. S'il pouvait reconnaître nos deux peuples, ou nos trois peuples en incluant les Autochtones, nous serions un des plus beaux pays du monde. Dans certains pays, on parle 5 ou 6 langues et nous, ici au Canada, nous nous chicanons encore avec deux langues. Que c'est triste à voir!

Tout ceux qui se présentent au Parlement sont des gens qui veulent travailler fort pour la nation et bâtir une économie partout au pays. La seule chose que je demande, du plus profond de mon cœur, c'est que le gouvernement reconnaisse nos deux peuples — pas à l'aveuglette, et sans faire de coups comme il l'a fait — et qu'il

Initiatives parlementaires

respecte les deux langues. Je ne voudrais pas qu'un francophone soit nommé pour une telle position s'il ne parlait pas l'anglais. Je serais contre cette nomination et je le dirais publiquement. Les anglophones ont le droit aux mêmes services que les francophones.

À cet égard, je suis fier que le gouvernement appuie ce projet de loi, et je suis fier de ma collègue qui l'a déposé.

● (1835)

Je souhaite maintenant que le projet de loi se rende à l'étape de la troisième lecture, afin qu'on en finisse une fois pour toutes. Je souhaite aussi que le respect des deux langues officielles soit établi au Canada, une fois pour toutes.

[Traduction]

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, je vous remercie de me donner l'occasion de présenter la réponse du gouvernement au projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques.

[Français]

Comme on le sait, le projet de loi a été déposé il y a neuf mois par la députée de Louis-Saint-Laurent, que je salue et félicite. J'appuie l'intention et l'objectif primordial du projet de loi, et le gouvernement que j'appuie en cette enceinte l'appuiera également.

[Traduction]

Toutefois, nous devons aborder certains problèmes techniques afin d'obtenir un fondement législatif plus solide pour la dualité linguistique des 10 positions énumérées dans le projet de loi.

[Français]

Notre approche en est une qui est pratique et qui démontre à la fois notre accord avec l'esprit du projet de loi et notre intention d'en faire un fondement législatif efficace pour un principe auquel nous croyons tous.

La dualité linguistique est l'un des piliers de notre histoire, de la culture et de la démocratie canadienne. Le gouvernement est résolu à la renforcer au sein de nos institutions publiques. Nous sommes d'avis que les titulaires des 10 postes énumérés dans le projet de loi devraient maîtriser les deux langues officielles du Canada.

[Traduction]

Toutefois, ce projet de loi comporte un certain nombre de problèmes techniques qui doivent être examinés plus attentivement en comité avant que l'on puisse procéder à la mise en œuvre. Si le projet de loi est adopté dans sa forme actuelle, les personnes dont la nomination doit être approuvée par la Chambre des communes, par le Sénat ou par les deux Chambres devraient obligatoirement, au moment de leur nomination, comprendre l'anglais et le français sans l'aide d'un interprète, et pouvoir s'exprimer clairement dans les deux langues officielles.

[Français]

Qui plus est, le projet de loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'ajouter des postes à cette liste.

Initiatives parlementaires

[Traduction]

Il prévoit également, en cas d'absence ou d'incapacité du titulaire de l'un de ces postes, que la personne nommée par intérim satisfasse également à ces exigences.

[Français]

Nous préférierions donner aux exigences linguistiques un fondement juridique plus solide.

[Traduction]

Permettez-moi d'exposer nos objections au projet de loi dans sa forme actuelle.

Tout d'abord, le préambule précise que le projet de loi est fondé sur le principe que les titulaires des 10 postes énumérés dans le projet de loi doivent communiquer directement avec les parlementaires dans les deux langues officielles. À notre avis, cela ne tient pas compte du droit constitutionnel de tous les Canadiens, y compris les titulaires des postes mentionnés dans le projet de loi C-419, de s'adresser au Parlement dans la langue officielle de leur choix.

• (1840)

[Français]

Notre deuxième objection est que le projet de loi, pour être utile, devrait également préciser le type de compétences linguistiques requises, ce qu'il ne fait pas assez clairement pour le moment. Cette exigence, telle qu'elle est présentée actuellement dans le projet de loi, ne fait pas la distinction entre les compétences orales et écrites. En ne précisant pas ce type de compétences linguistiques requises, il serait difficile d'évaluer si un candidat respecte les exigences.

[Traduction]

Troisièmement, nous croyons qu'en raison des contraintes imposées pour le processus de sélection des hauts fonctionnaires, le pouvoir d'ajouter des postes à la liste devrait incomber au Parlement, et non au gouverneur en conseil.

[Français]

Enfin, nous nous opposons à ce que les exigences linguistiques s'appliquent également aux personnes nommées par intérim.

[Traduction]

Cela pourrait compromettre la capacité du gouvernement de procéder efficacement à des nominations intérimaires en temps opportun pour assurer la continuité des opérations d'une institution. De plus, cette exigence pourrait créer une exigence linguistique de facto pour les personnes occupant d'autres postes de niveau élevé au sein des 10 organismes visés par le projet de loi.

[Français]

Lorsque le Comité permanent des langues officielles étudiera le projet de loi, il devra réfléchir aux moyens d'atténuer les risques associés à ces enjeux. Nous croyons que le projet de loi doit avoir un fondement plus solide pour l'application de ces exigences aux 10 postes énumérés dans le projet de loi.

Nous accordons une grande importance à la promotion de la dualité linguistique et au renforcement de l'utilisation de nos deux langues officielles au Canada. Nous comprenons que la dualité linguistique est au cœur de notre identité en tant que pays. Elle contribue à notre richesse historique et culturelle, elle donne une voix aux communautés de langue officielle en situation minoritaire d'un océan à l'autre et elle contribue à la vitalité économique du Canada.

[Traduction]

Cela renforce la résilience de notre fédération grâce à la prestation de services offerts dans les deux langues officielles.

[Français]

En effet, la dualité linguistique se reflète dans toutes les sphères de notre société et constitue un atout social, culturel et économique pour tous les Canadiens, non seulement au pays, mais aussi à l'étranger. Le bilinguisme, par exemple, fait en sorte que le Canada a une place au sein de la Francophonie.

[Traduction]

Par l'entremise de cette organisation internationale, le Canada fait la promotion des valeurs canadiennes fondamentales, comme la liberté, la démocratie, les droits de la personne et la primauté du droit.

[Français]

Par la même occasion, nous tirons profit des contributions politiques, culturelles, scientifiques et autres apportées par les autres adhérents à la Francophonie.

D'ailleurs, l'engagement de longue date de ce gouvernement à l'égard du bilinguisme a été démontré en 2008 par la Feuille de route pour la dualité linguistique canadienne 2008-2013: Agir pour l'avenir.

[Traduction]

La Feuille de route a tracé la voie pour tirer parti de la dualité linguistique du Canada pour l'avenir, avec un investissement pangouvernemental sans précédent de 1,1 milliard de dollars sur cinq ans.

[Français]

Cet investissement représente une augmentation de 40 % par rapport à la feuille de route précédente, un engagement marquant le respect qu'a ce gouvernement envers les langues officielles de notre pays.

[Traduction]

Clairement, comme nous l'avons réaffirmé dans le discours du Trône de 2010, « Les deux langues officielles du Canada font partie intégrante de notre histoire et nous confèrent un avantage unique dans le monde ». Le gouvernement est toujours du même avis.

[Français]

En reconnaissant que les titulaires des dix postes énumérés dans le projet de loi devraient maîtriser les deux langues officielles, nous agissons selon nos croyances et nous renforçons la dualité linguistique du Canada pour l'avenir.

Notre position est conforme à l'esprit du projet de loi et nous voulons nous assurer que la mise en place de ces exigences linguistiques repose sur un fondement juridique solide.

[Traduction]

Pour ce qui est de la nomination aux 10 postes énumérés dans le projet de loi, il y a plusieurs autres points pertinents dont nous devons tenir compte en plus des compétences linguistiques. Notons par exemple le niveau de scolarité, l'expérience, les capacités, les qualités personnelles, les connaissances et l'expertise. De plus, nous continuerons de prendre en ligne de compte tous les critères qui nous permettent de nommer le candidat le plus approprié.

Initiatives parlementaires

[Français]

Nous anticipons avec zeste l'idée de travailler avec les députés de toutes les formations politiques pour faire de ce projet de loi historique une réalité, ce qui sera avantageux pour le Canada et pour tous les Canadiens.

• (1845)

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, il est de ces jours où il fait bon se lever à la Chambre, et aujourd'hui, c'est une de ces journées. Il est rare qu'on sente flotter ce souffle de fébrilité qui nous laisse croire qu'on est tout près d'un large consensus, qui nous permettra enfin d'aller de l'avant sur une mesure qui aurait dû être réglée depuis des lustres. Mieux vaut tard que jamais!

J'ai donc le plaisir de prendre la parole à propos d'un projet de loi qui relève du gros bon sens.

En effet, dans un Canada qui reconnaît deux langues officielles, il est à se demander pourquoi nous sommes encore en train de discuter d'un tel projet de loi.

Cependant, devant la possibilité de plus en plus importante de voir de très nombreux députés du parti ministériel et des autres partis de l'opposition se ranger derrière cette proposition, afin de permettre son adoption, je parlerai davantage de ce qui nous réunit que de ce qui nous divise.

Je me permets de saluer au passage mon collègue de Acadie—Bathurst qui, bien avant mon arrivée en cette enceinte, se battait déjà depuis des années pour que la Chambre traite équitablement les francophones et les anglophones de ce pays.

J'offre également un merci bien senti à ma collègue de Louis-Saint-Laurent qui, par son projet de loi, vient renforcer les droits des francophones de toutes les provinces et de tous les territoires, car il faut bien le dire, la mise en place de ce projet de loi renforcera davantage les communautés francophones.

Au fait, que dit ce projet de loi? Puisque l'essentiel tient en quelques lignes à peine, je me permets d'en faire la lecture pour le bénéfice de tous ceux et celles qui suivent nos échanges, par l'intermédiaire de CPAC, par exemple.

Voici le titre abrégé de ce projet de loi: Loi sur les compétences linguistiques. Cela m'apparaît déjà on ne peut plus clair.

On y écrit tout simplement ceci:

2. La compréhension du français et de l'anglais sans l'aide d'un interprète ainsi que la capacité de s'exprimer clairement dans les deux langues officielles sont des conditions préalables à la nomination d'une personne à l'un ou l'autre des postes suivants [...]

Je ferai grâce à la Chambre de la liste des postes des agents du Parlement qui devraient détenir ces compétences, puisque de nombreux orateurs en ont déjà dressé la liste.

Une fois que l'on a affirmé qu'il existe deux langues officielles au Canada, la suite des choses devrait en découler tout naturellement.

Premièrement, on ne saurait offrir un service différent aux citoyens qui appartiennent à l'une ou l'autre des communautés linguistiques, puisque la Constitution protège en quelque sorte ce droit.

Deuxièmement, les personnes nommées avec l'approbation par résolution du Sénat, de la Chambre des communes ou des deux Chambres doivent avoir la capacité de communiquer avec les parlementaires dans les deux langues officielles.

Troisièmement, le français et l'anglais doivent jouir d'un statut égal quant à leur usage dans les institutions du Parlement.

D'ailleurs, cette égalité dans l'usage vient donner tout son sens à cet autre élément contenu dans le libellé original où l'on dit que cette compétence linguistique doit être préalable à la nomination d'une personne à l'un des postes d'agent du Parlement. Il me semble aisé de comprendre qu'un unilingue, quel qu'il soit, anglophone ou francophone, même rempli des meilleures intentions du monde, ne saurait offrir un service équitable dans les deux langues avant d'avoir fait l'apprentissage de la deuxième langue, apprentissage qui se compte souvent en années.

À l'évidence, il y a une incohérence flagrante dans ces cas entre le service offert à une communauté linguistique par rapport à l'autre. Historiquement, je le disais plus tôt, la communauté francophone a écopé plus souvent qu'à son tour de cette distorsion du principe d'égalité ou d'équité entre les deux langues officielles.

Si je semble parler de principes depuis le début de mon allocution, les préjugés dans la vie quotidienne peuvent quant à eux prendre des proportions importantes.

Ainsi, que dire du service que recevrait un citoyen canadien qui s'adresserait, par exemple, au commissaire à l'information, au commissaire à la protection de la vie privée, au directeur des élections ou au vérificateur général, si ce dernier ne maîtrise que la langue que le citoyen ne maîtrise pas.

• (1850)

On imagine assez rapidement le dialogue de sourds qui s'engage, malgré la bonne volonté des deux interlocuteurs. Donner ce simple exemple, c'est démontrer toute la nécessité de voter en faveur du projet de loi C-419 que propose ma collègue.

Les yeux de tous les francophones du pays sont tournés vers les parlementaires de tous les partis afin qu'une fois pour toutes, on règle ce problème et qu'on ne se cache pas derrière des faux-fuyants ou des demi-mesures.

Le commissaire aux langues officielles, heureusement bilingue, dans son rapport d'enquête préliminaire faisant suite à la plainte déposée par mon collègue d'Acadie—Bathurst, concluait que le Bureau du Conseil privé avait failli à ses obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles lors de la nomination de M. Ferguson au poste de vérificateur général.

Je l'ai déjà dit, cette loi est capitale pour toutes les communautés francophones du pays. Je ne peux cependant pas passer outre le fait que le projet de loi C-419 sur le bilinguisme des agents de la Chambre, additionné à ce qu'aurait pu être le projet de loi C-315 sur la reconnaissance des droits linguistiques des travailleurs québécois oeuvrant dans une entreprise de compétence fédérale, sans oublier le projet de loi sur la reconnaissance du poids politique du Québec au sein de la fédération, constituerait chaque fois une reconnaissance concrète de cette nation québécoise que l'on a bien voulu reconnaître au sein du Canada, sans y inscrire les droits qui découlent d'une telle reconnaissance.

L'unanimité de la Chambre est une chose rare, j'en conviens, mais je demande aux quelques députés qui ne seraient pas encore convaincus du bien-fondé de ce projet de loi de tenter de vivre, d'ici le jour du vote, ne serait-ce qu'une semaine, voire au minimum une journée, dans les souliers d'un Canadien vivant en situation linguistique minoritaire. S'ils n'ont pas la chance d'être bilingues, qu'ils demandent qu'on leur réponde dans la langue officielle qu'ils ne maîtrisent pas. Ils découvriront rapidement les fondements qui ont prévalu à la rédaction de ce projet de loi.

Initiatives parlementaires

Le but n'est pas de faire de tous les Canadiens des gens bilingues, bien que ce rêve puisse être beau et que ce bagage soit sans contredit un avantage dans le monde international dans lequel nous vivons présentement. Le projet a plutôt pour but de ne laisser personne derrière à cause d'un problème de communication lié à la méconnaissance de l'une des deux langues officielles par un agent du Parlement. Il en va des exigences ou des compétences liées au poste.

Ainsi, j'insiste: qu'on ne nous serve plus jamais le fait qu'on est incapable de trouver, sur 34 millions de Canadiens répartis à la grandeur du territoire, un Canadien ou une Canadienne qui soit à la fois bilingue et qualifiée pour la fonction que l'on cherche à combler. D'ailleurs, le bilinguisme fait partie intégrante des qualificatifs ou des compétences que cette personne devrait avoir.

Notre langue est bien plus qu'un instrument de travail, c'est aussi une question identitaire. Si le Canada a fait le choix de reconnaître deux langues officielles pour des raisons historiquement fort défendables, il doit aujourd'hui assurer la cohérence de ses décisions et se donner les moyens de ses ambitions.

Le NPD a toujours été un fervent défenseur des langues officielles dans la sphère publique et ce projet de loi en est un exemple probant. Nous nous battons sans relâche pour que chaque Canadien et chaque Canadienne puisse recevoir des services et interagir avec les agents du Parlement dans la langue officielle de leur choix. Bientôt, nous aurons la chance d'envoyer un message clair à tous nos concitoyens en votant en faveur du projet de loi C-419.

J'implore les parlementaires de tous les partis à la Chambre, ne ratons pas ce rendez-vous historique. Je terminerai en remerciant chacun de mes collègues de la Chambre qui ont déjà, en leur âme et conscience, choisi d'appuyer ce projet de loi. Je proposerais bien humblement à ceux qui auraient encore une hésitation d'aller faire un petit tour du côté du Comité permanent des langues officielles. Ils y trouveront à coup sûr matière à nourrir leur réflexion et des partenaires qui ne demandent pas mieux que d'échanger avec eux sur la pertinence de cette mesure.

• (1855)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant d'accorder la parole au débuté d'Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, je dois lui faire savoir que nous ne disposons pas tout à fait de 10 minutes parce que nous devons garder cinq minutes à la fin pour le député qui a proposé le projet de loi.

Le député d'Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou a la parole.

[Français]

M. Romeo Saganash (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, NPD): Monsieur le Président, je vous remercie.

[Le député s'exprime en cri.]

En parlant cri, je voulais rappeler à la Chambre que ma langue maternelle n'est ni le français ni l'anglais, car ma langue maternelle est le cri. J'aurais espéré pouvoir me lever aujourd'hui à la Chambre pour débattre de la possibilité de faire du cri, ma langue maternelle, une langue officielle de ce pays, mais j'espère que cela fera l'objet d'un autre débat, un autre jour.

Je suis ravi de me lever à la Chambre. Je tiens d'abord à souligner le travail que ma collègue de Louis-Saint-Laurent a accompli dans ce dossier et je tiens à la féliciter sincèrement d'avoir proposé ce projet de loi.

En raison du peu de temps qui m'est imparti, je ferai grâce à la Chambre de l'objectif de ce projet de loi, mais je pense qu'il est important de constater que nous avons deux langues officielles reconnues ici. Je parlais en cri tout à l'heure, parce que j'estime que j'ai le droit constitutionnel de m'adresser en langue cri à la Chambre. Comme je l'ai dit, ce sera pour un autre jour.

Malheureusement, il est nécessaire de débattre de ce projet de loi, parce que la langue française et la langue anglaise ont un statut égal en ce pays. On ne devrait pas être obligé de débattre à ce propos. Certains s'opposent même à cette idée, estimant qu'il n'est pas nécessaire de parler ou de comprendre les deux langues officielles pour faire son travail et qu'un projet de loi comme celui-là risquerait de disqualifier beaucoup de candidats très compétents. Je ne suis pas d'accord sur ces arguments, mais je conviens qu'ils méritent qu'on en discute. Cependant, je crois que ce serait se tromper de cible, parce que la question ici n'est pas de savoir qui offre le service mais bien de savoir qui le reçoit.

Les gens qui reçoivent les services ont priorité. Cela signifie donc qu'il faut trouver, pour ces postes, des candidats capables de servir les gens dans les deux langues officielles du pays.

[Traduction]

Je pense qu'il serait utile de rappeler qu'il ne s'agit pas de rendre bilingue la totalité de la fonction publique. Il ne s'agit pas d'obliger tous les postiers de Red Deer à parler couramment français ou anglais, pas plus que nous ne voulons exiger que tous les travailleurs de première ligne qui assurent la prestation des services de l'assurance-emploi au Lac-Saint-Jean soient complètement bilingues. La mesure vise seulement les 10 postes les plus élevés de la fonction publique canadienne. Pour mettre ce chiffre en perspective, précisons qu'on estime à 300 000 le nombre de gens qui travaillent dans la fonction publique canadienne; or nous voulons légiférer pour que 10 d'entre eux soient tenus d'être complètement bilingues.

[Français]

En ce moment, je prononce un discours dans les deux langues officielles. Je crois utile de souligner qu'aucune de ces langues n'est ma langue maternelle.

J'ai été représentant du Grand Conseil des Cris pendant plusieurs années, et parce que je parle couramment le français, l'anglais et le cri, j'étais mieux placé pour représenter les intérêts de mon peuple au Canada, au Québec et au niveau mondial. Ces compétences m'ont permis de travailler aux Nations Unies pour y représenter les miens et de participer à des négociations d'accords internationaux, comme la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Selon moi, le bilinguisme est une réalité acceptée partout au Canada. De plus en plus de parents reconnaissent qu'il est nécessaire pour leurs enfants de pouvoir s'exprimer dans les deux langues officielles. Cette réalité a même atteint les communautés autochtones. Je peux donner l'exemple de ma communauté, les Cris de la Baie-James au Nord du Québec, où la plupart des jeunes aujourd'hui sont capables de s'exprimer en anglais, en français et en cri, leur langue maternelle.

En terminant, nous ne sommes pas les seuls à le rappeler, car le *Edmonton Journal*, le *Calgary Herald*, le *Ottawa Citizen* considèrent unanimement que le vérificateur général du Canada doit être bilingue. En outre, la Fédération des communautés francophones et acadienne du Canada de même que la Société nationale de l'Acadie appuient également ce projet de loi. Même l'honorable député de Beauce est d'accord avec nous là-dessus. Pour ces raisons, j'appuierai ce projet de loi.

Initiatives parlementaires

•(1900)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): L'honorable députée de Louis-Saint-Laurent a la parole pendant cinq minutes pour son droit de réplique.

Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD): Monsieur le Président, tout d'abord, j'aimerais remercier tous ceux qui croient en ce projet de loi et qui ont exprimé leur appui.

Je suis très fière de pouvoir compter sur l'appui d'autant de mes collègues, de tous les partis. Particulièrement à l'intention de mes collègues du parti au pouvoir, je tenais à réitérer notre ouverture à discuter et à coopérer par rapport aux amendements qu'ils voudraient amener en comité. Nous pensons qu'il est très important que ce projet de loi soit adopté et nous sommes ouverts à coopérer avec eux quant aux technicalités qu'ils voudraient peut-être améliorer.

[Traduction]

La langue est un élément fondamental de l'identité. Notre langue est la structure à partir de laquelle nous élaborons nos pensées. La langue fait intrinsèquement partie de soi. Elle est enfouie dans tous les recoins de notre conscience. D'une manière, nous sommes la langue que nous parlons. Celle-ci nous a programmés. Nous passons nos vies à essayer de nous défaire de l'emprise qu'elle exerce sur nous.

J'adore les langues. C'est dans ce domaine que j'ai étudié et j'y reviendrai un jour.

La langue a des conséquences politiques. Notre compréhension de la notion de nation est fondée surtout sur les différences linguistiques. Là où la langue change, souvent, avec le temps, une frontière apparaît. Et puis il y a les merveilles du monde, les pays bilingues comme la Finlande, la Belgique, la Suisse, la Tunisie, le Liban, le Maroc et le Canada. Tous ces pays en sont venus à adopter le bilinguisme officiel en raison de différentes réalités historiques et politiques. Les pays arabes sur les rives de la Méditerranée ont hérité la langue française de l'ancien empire colonial français. Le royaume de Belgique est un pays dont les frontières ont été tracées par les guerres de succession de jadis. La Suisse est une mosaïque de petits cantons magnifiques qui jouissent tous d'un degré élevé d'indépendance politique. Le Canada est un immense pan de l'ancienne puissance impériale britannique qui a réussi à devenir une entité politique.

L'histoire façonne littéralement les pays et elle façonne notre vie, même si nous avons le sentiment d'en être complètement détachés. Faisons donc un peu d'histoire.

Au Canada, ces 40 dernières années, nous avons résolu bien des problèmes sur le plan linguistique. Des personnes extraordinaires ont déployé beaucoup d'efforts pour faire respecter tant le français que l'anglais au Parlement. Beaucoup de chemin a été parcouru depuis l'époque où nous évoluions dans un environnement presque complètement anglophone. Les minorités francophones dispersées dans les diverses provinces du pays ont fait l'objet d'énormes préjugés; pour elles, l'anglais était une langue imposée féroce par la majorité.

Au XIX^e siècle, les susceptibilités politiques étaient très différentes de ce qu'elles sont maintenant. Fruit d'une expérience de colonialisme impérial, le Canada, naturellement, portait en lui une volonté d'imposer. Nul besoin d'essayer d'imaginer comment c'était à l'époque. On impose encore des choses aux Autochtones et on les traite comme des colonisés. Il faudra y remédier.

Le Parlement du Canada est une institution bilingue. Je reste souvent ébahie par la qualité du travail des traducteurs, qui veillent à

ce que chaque ligne des projets de loi, chaque phrase soit rendue dans les deux langues officielles. C'est un travail colossal, qui semble s'effectuer sans effort et être aussi facile que de déambuler dans un parc. Mais la traduction prend beaucoup de temps. Les traducteurs du Parlement travaillent sans relâche pour tout traduire.

Je suis chanceuse. Même si j'ai un accent, je suis bilingue. Ici, à la Chambre, je n'ai pas besoin d'écouter les interprètes. J'écoute chaque intervenant directement. Je lis les documents que je reçois dans n'importe quelle langue officielle.

Les mandataires du Parlement doivent accéder à toutes sortes de renseignements rapidement, sans délai. Leur travail est crucial, car ils veillent au bon fonctionnement du Parlement. Ce sont les yeux des Canadiens au Parlement. Ils exigent des comptes de tout le monde. Ils font office de mécanismes de protection du système. Par conséquent, ils ont besoin de comprendre exactement ce qui se passe. Nous ne saurions tolérer qu'un mandataire ait besoin d'un interprète pour traiter avec les Canadiens francophones.

Je veux rappeler aux députés et aux gens qui nous regardent à la maison que mon projet de loi ne fait qu'inscrire dans la loi une pratique établie. Les mandataires du Parlement doivent être bilingues. Le bilinguisme institutionnel est un concept établi, et le Canada ne peut pas reculer là-dessus. Il faut aller de l'avant, et ce projet de loi est un pas dans la bonne direction.

•(1905)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre. La période réservée au débat est expirée.

[Français]

Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Motion d'ajournement

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 27 février 2013, juste avant la période prévue pour les affaires émanant des députés.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion ce soir de revenir sur une question que j'ai posée avant Noël au sujet de la prise de contrôle de Nexen par la société chinoise CNOOC. C'est maintenant un fait accompli. La CNOOC a officiellement pris le contrôle de Nexen lundi. Comme nous le savons, il s'agit d'une transaction de 15,1 milliards de dollars qui a engendré une vive controverse au Canada. Cette transaction, qui a suscité beaucoup d'intérêt, a finalement été conclue lundi. C'est la plus importante acquisition à l'étranger jamais faite par la Chine.

La transaction a fait l'objet de beaucoup de discussions et de débats sur la question de savoir dans quelle mesure les industries canadiennes pouvaient être contrôlées par des entreprises d'État étrangères, exemple dans le secteur pétrolier et gazier — dont fait partie Nexen — et, surtout, quel degré de contrôle de nos ressources par des entreprises d'État étrangères est acceptable. Un grand nombre de personnes avaient et continuent d'avoir des opinions bien arrêtées sur cette question.

Même si la transaction a maintenant été conclue, cela ne signifie pas pour autant que le débat est clos. En fait, il se poursuit toujours. Bon nombre de Canadiens continuent d'être préoccupés par le manque de clarté du gouvernement relativement à la façon dont il va traiter les propositions de prise de contrôle d'entreprises canadiennes dans l'avenir.

Une plus grande clarté est vraiment nécessaire pour ce qui est des investissements de cette nature, qui sont de l'ordre de plusieurs milliards de dollars. Ces investissements ont une incidence sur notre économie et ils touchent des milliers d'emplois canadiens, comme nous l'avons vu dans le cas de Nexen et aussi dans d'autres cas.

L'approche du gouvernement conservateur, qui repose sur l'improvisation, n'est vraiment pas acceptable aux yeux de la majorité des Canadiens. Le Canada doit être prêt à faire des affaires, mais cela ne signifie pas pour autant que nous soyons à vendre. Les Canadiens veulent que la politique en matière d'investissements étrangers soit claire. Ils ne veulent pas qu'un ministre prenne des décisions tard le vendredi soir, après avoir sorti sa boule de cristal ou une autre chose du genre. La décision dans le cas de Petronas a été prise presque à minuit. Les Canadiens ne veulent pas de décisions prises par le premier ministre sur un coup de tête.

Les conservateurs promettent depuis des années de rendre le processus d'examen des investissements étrangers plus clair et plus transparent, mais, comme c'est le cas dans bien d'autres dossiers, ils n'ont pas livré la marchandise. Les Canadiens sont déçus du bilan des conservateurs dans des dossiers comme celui-ci.

C'est pourquoi le Parti libéral continue de réclamer plus de clarté en ce qui concerne le critère de l'avantage net, critère auquel doit

satisfaire toute transaction envisagée aux termes de la Loi sur Investissement Canada. Il demande aussi plus de transparence pour ce qui est des questions dont le gouvernement discute avec les entreprises. Le gouvernement pourrait à tout le moins nous en dire un peu à ce sujet. Il devrait être obligatoire de faire connaître les conditions dont sont assortis les accords proposés. Nous n'en avons pas la moindre idée, parce que le gouvernement ne nous a pas révélé les conditions qu'il a imposées à la CNOOC. Est-ce là la transparence que le gouvernement nous promet depuis des années? C'est assez incompréhensible.

Nous avons besoin de mécanismes d'application plus solides pour faire en sorte que les conditions imposées soient respectées. Le rôle des gouvernements provinciaux concernés doit être clair. Le public doit disposer de moyens précis pour exprimer son opinion. Nous n'avons rien de tout cela.

Cela montre à mon avis à quel point les conservateurs sont confus quand il est question du dossier des investissements étrangers. Le ministre de l'Industrie était en Espagne aujourd'hui pour parler des investissements étrangers et inviter les gens à investir dans notre secteur des communications sans fil. Il reconnaît essentiellement le gâchis qu'il a fait de ce secteur et des règles de mise aux enchères du spectre. Nous n'avons vu aucune petite entreprise se montrer intéressée à devenir une grosse entreprise concurrentielle, capable de créer au Canada un système sans fil meilleur et plus concurrentiel.

● (1910)

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international, pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et pour la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le député du Parti libéral, et je lui souhaite la bienvenue dans le dossier. Je le remercie de son intérêt pour le commerce international, et plus particulièrement de son intérêt pour les investissements étrangers au Canada, un aspect qui sera fort important pour l'avenir du pays, notamment dans le cas de l'accord CNOOC-Nexen, qui a indéniablement suscité beaucoup d'intérêt. Je crois que le gouvernement a mené cette affaire aussi bien que l'aurait fait tout autre gouvernement.

Nous envisageons les investissements étrangers autrement que l'ancien gouvernement libéral, lorsque le député faisait partie du gouvernement. Le gouvernement libéral n'a refusé aucun investissement étranger. C'est un bilan bien différent de celui des conservateurs.

Je sais que le député suit la politique, mais il a fait erreur quand il a parlé de boule de cristal, car cela aurait plutôt été dans les cordes de Mackenzie King. Quand il ne consultait pas une boule de cristal, il parlait à son chien. C'était un autre premier ministre libéral.

Plus sérieusement, les investissements étrangers au Canada sont importants. Ils sont importants pour l'avenir du pays. Il est indispensable de procéder correctement. Je ne partage pas l'opinion du député quant à savoir si nous nous y prenons de la bonne manière.

J'aimerais parler brièvement des possibilités de croissance, d'expansion et d'investissement étranger qu'offre le Canada. Une bonne partie de cet investissement proviendra de la Chine ou de l'Asie-Pacifique, et nous enverrions certainement le mauvais message si nous refusions cet investissement dès la première transaction que la Chine se dit prête à faire.

L'autre point important que le député choisit d'omettre, c'est le fait que nous avons réussi à signer un Accord sur la promotion et la protection des investissements étrangers avec la Chine, l'un des 24 accords de ce type que nous avons conclus. Les libéraux n'ont pas pu le faire lorsqu'ils étaient au pouvoir, mais nous l'avons fait pour protéger les investissements canadiens en Chine et donner à nos entreprises les mêmes règles et les mêmes protections que celles dont jouissent automatiquement les investisseurs chinois au Canada. Nous avons établi un ensemble de règles claires pour l'investissement dans les deux directions.

Et ça, ce n'est que la Chine. Nous avons conclu 23 autres accords sur la promotion et la protection des investissements étrangers avec d'autres pays pour protéger les investissements canadiens à l'étranger et encourager l'établissement d'un ensemble de règles fondamentales claires pour l'investissement au Canada. Pour appuyer tout cela, nous avons la Loi sur Investissement Canada.

Les règles sont claires, mais nous devons étudier non seulement le potentiel de l'investissement chinois au Canada, mais aussi les possibilités pour les Canadiens qui investissent en Chine. La valeur de la production et de l'exportation de marchandises canadiennes a augmenté de 15 % l'an dernier pour atteindre 19 milliards de dollars. De surcroît, nos exportations vers la Chine ont presque doublé depuis que les conservateurs sont au pouvoir. Une hausse de 15 % des exportations, quel que soit le pays de destination, c'est énorme. C'est un très grand avantage pour nos travailleurs et nos fabricants, sans compter que des recettes fiscales sont générées par ce commerce.

Nous nous intéressons aux marchés dynamiques à forte croissance, pas seulement la Chine, mais aussi l'Inde et les autres pays BRIC et ceux de la région Asie-Pacifique, aux économies matures comme le Japon et la Corée du Sud et aux économies croissantes comme le Vietnam, l'Indonésie et tous ces pays qui continueront de croître et d'offrir des débouchés aux entreprises canadiennes.

• (1915)

L'hon. Geoff Regan: Monsieur le Président, je remercie le député de ses observations et de m'avoir accueilli chaleureusement lorsque j'ai commencé à m'occuper du dossier; cependant, je suis sûr qu'il sait que le dossier CNOOC-Nexen ne relevait pas du ministre du Commerce international mais bien du ministre de l'Industrie.

Je suppose que, si le secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international intervient ce soir à la place de son collègue le secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, c'est peut-être parce que celui-ci n'est pas disponible, ce qui arrive. Ça m'est d'ailleurs déjà arrivé.

Il n'est pas étonnant qu'il ait beaucoup parlé de commerce, ce qui me va parfaitement, mais j'ai remarqué qu'il n'a pas vraiment répondu aux préoccupations concernant le critère de l'avantage net, par exemple, ou encore les maintes promesses que le gouvernement a faites de réformer la Loi sur Investissement Canada, de la réviser et de la clarifier pour en accroître la transparence.

Il a parlé d'une approche différente de celle du gouvernement libéral. Peut-être pourrait-il me dire, dans la minute qu'il lui reste pour me répondre, quelles ententes approuvées sous les gouvernements libéraux de M. Chrétien et de M. Martin ont suscité ne serait-ce qu'une fraction de l'intérêt public que le dossier de la potasse ou la vente à la CNOOC ont suscité, et à lesquelles de ces ententes le Parti conservateur ou le Parti réformiste se sont opposées.

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, mon collègue a peut-être raison lorsqu'il dit qu'un de nous deux répond à la mauvaise

Motion d'ajournement

question, car la question inscrite au *Feuilleton* concernait l'Accord sur la promotion et la protection des investissements étrangers, l'APIE, et non la prise de contrôle de Nexen par la CNOOC. J'ai partiellement répondu à sa question concernant le dossier Nexen-CNOOC dans le seul but de rétablir les faits. Cela dit, la question inscrite au *Feuilleton* concernait bel et bien l'APIE.

L'APIE avec la Chine est important pour l'avenir de notre pays. Il est extrêmement important pour notre relation avec la Chine, cette énorme économie émergente qui créera des débouchés pour les exportations, les matières premières, les ressources et les produits manufacturés canadiens. C'est une occasion à ne pas rater.

Heureusement, le député n'est pas contre le commerce avec la Chine, contrairement aux néo-démocrates. Ces derniers sont d'avis que nous ne devrions pas commercer avec la Chine, bien que ce pays compte une population énorme, ait un besoin criant en ressources et détienne une des plus importantes réserves de devises étrangères au monde. C'est totalement aberrant. Au moins mon collègue du Parti libéral comprend que le commerce est important.

[Français]

LE PATRIMOINE CANADIEN

M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD):

Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole à la Chambre afin de revenir sur une question que j'avais posée au ministre du Patrimoine canadien, à savoir si un important musée de ma circonscription, le musée Exporail, le musée canadien du chemin de fer, obtiendrait la reconnaissance qu'il mérite et serait homologué comme un musée national canadien. En réponse à ma question, le secrétaire parlementaire avait donné de vagues explications disant que le gouvernement canadien appuyait les musées et ainsi de suite.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte aujourd'hui pour demander de nouveau au gouvernement si Exporail obtiendra le statut qu'il mérite et s'il sera homologué comme un musée national canadien.

Il y a plusieurs raisons de donner à Exporail le statut que je demande aujourd'hui, et cela a fait l'objet d'une motion il y a quelques années. Exporail se dévoue à la protection et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire. Homologuer Exporail serait donc essentiel pour assurer la pérennité de sa collection. Ce musée est responsable de la préservation de la collection d'intérêt national de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire.

Il est important de souligner qu'Exporail est le plus important musée ferroviaire du Canada et que, de l'avis de plusieurs muséologues, il est l'un des meilleures musées au monde, sinon le meilleur. Le 21 juillet 2011, Exporail a fêté son 50^e anniversaire, ce qui coïncidait avec le 175^e anniversaire de l'avènement du premier chemin de fer public au Canada, qui reliait, il y a 177 ans, Saint-Jean-sur-Richelieu à La Prairie. C'était le premier chemin de fer public au Canada.

Afin que le musée Exporail puisse assurer la pérennité de sa collection, mais aussi sa participation aux festivités du 150^e anniversaire de la fédération canadienne en 2017, il serait plus que nécessaire qu'il soit homologué dans les plus brefs délais. De cette façon, Exporail pourrait apporter une contribution importante à cet heureux événement prévu pour 2017 et permettrait également de démontrer que le Canada reconnaît de façon plus officielle l'apport historique du chemin de fer au Canada. J'aimerais rappeler au gouvernement que la construction d'un chemin de fer d'un océan à l'autre a été l'une des conditions de l'adhésion de plusieurs provinces à la fédération canadienne.

Motion d'ajournement

Ce n'est pas la première fois que ce sujet est soulevé à la Chambre, puisque le 27 février 2007, celle-ci a voté en faveur d'une motion qui demandait qu'on reconnaisse Exporail comme un musée national. Le gouvernement n'a malheureusement pas donné suite à cette motion et il a communiqué dans les mois qui ont suivi avec la direction d'Exporail pour indiquer qu'il n'avait pas le budget nécessaire et qu'il ne voulait pas créer de précédent en reconnaissant un musée à l'extérieur de la capitale nationale. Mais quelques mois plus tard, il a reconnu deux autres musées dans les villes de Winnipeg et d'Halifax, le Musée canadien des droits de la personne et le Musée canadien de l'immigration.

J'ai donc mentionné plusieurs éléments auxquels on doit donner suite, comme parlementaires, et on doit reconnaître Exporail comme un musée national.

• (1920)

[Traduction]

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du ministre du Patrimoine canadien, PCC): Monsieur le Président, je ne saurais dire à quel point j'ai été enchanté d'entendre mon collègue parler des célébrations entourant le 150^e anniversaire du Canada dans son intervention. Depuis que le gouvernement a décidé de faire de cet anniversaire un moment décisif, où nous pourrions célébrer toutes les personnes, tous les lieux et toutes les choses qui ont contribué à rendre notre pays si extraordinaire, le NPD s'est opposé à pratiquement tout ce que nous avons dit en ce sens. Nous avons parlé de souligner des événements comme la guerre de 1812, mais le NPD a déclaré qu'il ne le fallait pas.

Qu'on parle d'Exporail, voilà une bonne nouvelle. Je suis d'autant plus heureux d'entendre le député dire qu'Exporail devrait être reconnu comme musée national parce que nous avons récemment annoncé un investissement de 25 millions de dollars pour la création du Musée de l'histoire canadienne, dans le but d'aider les Canadiens à mieux comprendre leur histoire. Cet investissement devait contribuer à transformer le Musée canadien des civilisations. Dans le cadre de cette initiative, divers musées du pays, dont Exporail, ont la possibilité de faire partie de la structure muséale nationale.

Malheureusement, nous avons déjà entendu le NPD nous dire qu'il n'est pas favorable à la création du nouveau Musée canadien de l'histoire et que c'est une perte de temps. J'espère que le député joindra le geste à la parole et qu'il collaborera avec nous et ses autres collègues, ce qui l'aidera à comprendre l'importance de créer un réseau national dont fera partie le Musée canadien de l'histoire, réseau qui pourrait comprendre Exporail, si celui-ci décide de s'associer à ce programme très important.

Le député a aussi mentionné d'autres de nos réalisations. Il a tout à fait raison. Nous avons créé deux nouveaux musées nationaux. Le premier est le Musée canadien de l'immigration du Quai 21, à Halifax, qui est un musée spectaculaire. C'est un excellent investissement, dont nous sommes très fiers. Le Musée canadien pour les droits de la personne, à Winnipeg, est un autre musée formidable.

Nous avons augmenté le financement accordé à nos musées nationaux et, grâce à notre Plan d'action économique, nous avons stabilisé ce financement et nous avons veillé à ce qu'il soit garanti à l'avenir.

Nos réalisations ne concernent pas seulement nos musées, mais tout le domaine du patrimoine. Le ministre du Patrimoine canadien fait un travail splendide pour la promotion des arts et de la culture au pays. Nous avons fait des investissements très importants parce que les députés de notre parti comprennent l'importance d'investir dans

les arts et la culture. C'est une importante force économique au pays. Des milliers d'emplois et beaucoup d'activité économique en découlent.

Par conséquent, je me réjouis fortement d'entendre le député dire qu'Exporail a une grande importance pour les gens de sa circonscription, car c'est tout à fait vrai. Il est très important que nous aidions les gens à comprendre l'histoire du Canada. Dans cette optique, nous pouvons aussi faire appel au Musée des sciences et de la technologie, qui a, lui aussi, la responsabilité de mettre en valeur l'histoire du transport ferroviaire au pays.

En fin de compte, j'espère qu'il collaborera avec nous, qu'il appuiera l'investissement de 25 millions de dollars dans le nouveau Musée canadien de l'histoire et qu'il oeuvrera pour qu'Exporail fasse partie du réseau de musées nationaux. Selon lui, ce serait important pour Exporail. Ce serait une très bonne idée. J'encourage Exporail et le député à collaborer avec nous pour que ce musée se joigne au réseau.

• (1925)

[Français]

M. Sylvain Chicoine: Monsieur le Président, je vais répondre à quelques observations faites par mon collègue le secrétaire parlementaire du ministre du Patrimoine canadien.

Cela me fait rire, chaque fois, d'entendre un député conservateur ou un membre du gouvernement mentionner que le NPD n'appuie jamais les mesures du gouvernement. Or les conservateurs parlent toujours de mesures noyées dans un budget ou dans des projets de loi mégamonstres. Je dois avouer au secrétaire parlementaire du ministre du Patrimoine canadien qu'on ne s'oppose pas à tout ce que les conservateurs mentionnent, si on prend certaines mesures prises individuellement, mais on s'oppose à l'ensemble des mesures présentées. Je suis un peu déçu de toujours entendre ces commentaires.

Effectivement, le gouvernement a dépensé 55 millions de dollars pour faire l'éloge de la guerre de 1812. Dans mon comté, la rivière de Châteauguay a été le théâtre d'un événement important de cette guerre. Or plusieurs historiens de mon comté mentionnaient que cet événement n'était pas tellement important et que le gouvernement déformait un peu l'histoire à son avantage pour faire l'apologie de cette guerre. Voilà ce qui est déplorable.

Pourtant je le répète, la Chambre des communes a appuyé une motion qui reconnaît le musée Exporail et qui lui accorde le statut de musée national. C'est tout ce que j'ai à dire et je le demande à nouveau. Il le mérite et il est important pour ma communauté.

[Traduction]

M. Paul Calandra: Monsieur le Président, il m'apparaît évident que le député se désole d'avoir à voter contre toutes les merveilleuses initiatives que propose le gouvernement dans ses budgets et ses plans d'action économique. Je comprends son désarroi. Nos plans d'action économique comportaient beaucoup de mesures favorables aux arts, à la culture, à la création d'emplois et aux investissements dans les collectivités. Je peux donc comprendre que le député soit déçu que son whip et son chef l'obligent à voter contre ces mesures.

Si le député n'aime pas les budgets, je pourrais lui parler d'une autre initiative: le nouveau Musée canadien de l'histoire. Un investissement de 25 millions de dollars encouragera les musées de partout au pays à se joindre à un réseau national qui commémorera l'histoire du Canada. Ce projet de loi autonome et cet investissement de 25 millions de dollars auront évidemment des retombées positives pour Exporail, un musée situé dans la collectivité du député. S'il est convaincu de la valeur de ce projet, j'espère qu'il suivra les conseils de son chef et du porte-parole et qu'il votera avec nous plutôt que contre nous, comme certains prévoient déjà le faire.

Motion d'ajournement

Je comprends le désarroi du député. Mais il a maintenant l'occasion de se distinguer du reste de son parti et d'agir pour soutenir les arts, la culture et le musée de sa région. Il peut voter en faveur de ce projet de loi et de cet investissement de 25 millions de dollars et permettre à tous les Canadiens de profiter d'Exporail.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 29.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 26 février 2013

AFFAIRES COURANTES

Loi sur la transparence des paiements versés à des gouvernements étrangers par les sociétés minières, pétrolières et gazières

M. McKay	14283
Projet de loi C-474. Présentation et première lecture	14283
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	14283

Loi sur la protection des renseignements personnels et documents électroniques

Mme Borg	14283
Projet de loi C-475. Présentation et première lecture	14283
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	14283

Questions au Feuilleton

M. Lukiwski	14283
-------------------	-------

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — Le Plan fédéral pour les infrastructures

Mme Chow	14284
Motion	14284
M. Aubin	14285
M. Lamoureux	14285
M. Aubin	14286
M. Lamoureux	14287
Mme Boivin	14287
M. Tweed	14288
Mme Chow	14289
M. Lamoureux	14289
M. Watson	14289
M. Del Mastro	14291
M. Nantel	14291
M. Coderre	14291
M. Jacob	14293
M. Boulerice	14294
M. Lamoureux	14294
M. Davies (Vancouver Kingsway)	14294
Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	14295
M. Poilievre	14296
M. Cash	14296
M. Kellway	14297
Mme Hughes	14298
M. Harris (St. John's-Est)	14299
M. Miller	14299
Mme Hughes	14300
M. Sorenson	14301
M. Fletcher	14301
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard)	14302
M. Lamoureux	14302
M. Calkins	14303
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard)	14303
M. Poilievre	14304
Mme May	14304
M. Cash	14305

M. Dubé	14305
M. Shipley	14306
M. Lamoureux	14307
Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue)	14307
M. Daniel	14307
M. Cash	14309
M. Shipley	14310
Mme May	14310
Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue)	14310
M. Dusseault	14310
Mme Sgro	14311
M. Sullivan	14311
M. Simms	14312
M. Nantel	14312
M. Lamoureux	14313
M. Cleary	14313
M. Del Mastro	14314
M. Simms	14314
M. Scott	14314

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Ted Brooks

M. Hayes	14315
----------------	-------

Le pont Champlain

M. Mai	14315
--------------	-------

Le mouvement scout

M. Gourde	14315
-----------------	-------

L'organisme Young People Affected by Huntington's Disease

Mme Foote	14315
-----------------	-------

Le Bureau de la liberté de religion

M. Sorenson	14316
-------------------	-------

La sécurité au travail

Mme Charlton	14316
--------------------	-------

Scouts Canada

M. Leung	14316
----------------	-------

La justice

M. Goguen	14316
-----------------	-------

Le projet Kizuna

M. Kellway	14317
------------------	-------

Le commerce international

Mme Rempel	14317
------------------	-------

Les prix Hommage au civisme

Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue)	14317
---	-------

L'infrastructure

M. Shory	14317
----------------	-------

Claudette Boyer

M. Bélanger	14318
-------------------	-------

L'économie

M. Dechert	14318
------------------	-------

Le Sénat	
Mme Latendresse.....	14318
Le Nouveau Parti démocratique du Canada	
M. Clarke.....	14318

QUESTIONS ORALES

L'éthique	
M. Mulcair.....	14319
M. Harper.....	14319
L'assurance-emploi	
M. Mulcair.....	14319
M. Harper.....	14319
L'éthique	
M. Mulcair.....	14319
M. Harper.....	14319
M. Mulcair.....	14319
M. Harper.....	14319
Les affaires étrangères	
M. Mulcair.....	14319
M. Harper.....	14320
L'assurance-emploi	
M. Rae.....	14320
M. Harper.....	14320
M. Rae.....	14320
M. Harper.....	14320
Les publicités gouvernementales	
M. Rae.....	14320
M. Harper.....	14320
La sécurité publique	
M. Garrison.....	14320
M. Toews.....	14320
Le budget	
Mme Nash.....	14321
M. Flaherty.....	14321
Mme Nash.....	14321
M. Clement.....	14321
Les affaires étrangères	
Mme Laverdière.....	14321
M. Baird.....	14321
Le transport ferroviaire	
Mme Chow.....	14321
M. Lebel.....	14321
L'assurance-emploi	
Mme Day.....	14321
Mme Finley.....	14322
Mme Charlton.....	14322
Mme Finley.....	14322
Mme Brosseau.....	14322
Mme Finley.....	14322
M. Godin.....	14322
Mme Finley.....	14322
La salubrité des aliments	
M. Brison.....	14322
M. Clement.....	14322

La sécurité publique	
Mme St-Denis.....	14323
M. Toews.....	14323
Les droits de la personne	
Mme Murray.....	14323
M. Baird.....	14323
L'éthique	
M. Boulerice.....	14323
M. Van Loan.....	14323
M. Boulerice.....	14323
M. Van Loan.....	14323
M. Angus.....	14323
M. Van Loan.....	14324
M. Angus.....	14324
M. Van Loan.....	14324
Les ressources naturelles	
M. Zimmer.....	14324
M. Anderson.....	14324
La protection des renseignements personnels	
Mme Boivin.....	14324
Mme Finley.....	14324
Mme Boivin.....	14324
Mme Finley.....	14325
M. Rankin.....	14325
M. Flaherty.....	14325
M. Rankin.....	14325
M. Flaherty.....	14325
Les anciens combattants	
M. Casey.....	14325
M. Blaney.....	14325
La défense nationale	
M. McKay.....	14325
M. MacKay.....	14325
L'environnement	
M. Julian.....	14326
M. Anderson.....	14326
M. Julian.....	14326
M. Anderson.....	14326
La défense nationale	
M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country).....	14326
Mme Ambrose.....	14326
M. McCallum.....	14326
Mme Ambrose.....	14327
Les travaux publics et les services gouvernementaux	
M. Dubé.....	14327
M. Calandra.....	14327
Les anciens combattants	
M. O'Toole.....	14327
M. Blaney.....	14327
La fiscalité	
M. Bevington.....	14327
M. Valcourt.....	14327
L'environnement	
Mme May.....	14327
M. Harper.....	14327

Présence à la tribune	
Le Président	14328
Recours au Règlement	
Questions orales	
M. Brison	14328

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides	
Motion de l'opposition — Le plan fédéral infrastructures	
Motion	14328
M. Lebel	14328
Mme Chow	14329
M. Coderre	14330
M. Gourde	14330
M. Gourde	14330
M. Davies (Vancouver Kingsway)	14332
M. Coderre	14332
Mme Brown (Newmarket—Aurora)	14332
M. Davies (Vancouver Kingsway)	14332
M. Angus	14334
M. Lamoureux	14334
M. Bevington	14335
Mme May	14336
M. Lamoureux	14336
M. Lamoureux	14337
Mme Hughes	14339
M. Wallace	14339
Mme Groguhé	14339
Mme Borg	14340
M. Larose	14341
Mme Ayala	14341
M. Garrison	14341
M. Harris (Scarborough-Sud-Ouest)	14342

M. Del Mastro	14343
M. Casey	14343
M. Warkentin	14344
M. Lapointe	14345
Report du vote sur la motion	14345
Motion de l'opposition — La disparition de femmes autochtones	
Motion	14345
Adoption de la motion	14346

Privilège

La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences	
Mme Finley	14346
M. Cullen	14347

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi sur les compétences linguistiques

Projet de loi C-419. Deuxième lecture	14347
M. Saxton	14347
M. Dion	14349
M. Godin	14350
M. Galipeau	14351
M. Aubin	14353
M. Saganash	14354
Mme Latendresse	14355
Report du vote sur la motion	14356

MOTION D'AJOURNEMENT

Les investissements étrangers	
M. Regan	14356
M. Keddy	14356
Le patrimoine canadien	
M. Chicoine	14357
M. Calandra	14358

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>